

Крылатая слава Урала

Год 1967 знаменателен для комсомольцев Урала не только как год юбилея Советской власти, но и как год пятидесятилетия первых молодежных организаций на Урале. Первая юношеская организация была создана 5 апреля 1917 года при Екатеринбургском комитете РСДРП(б). Она объединяла вначале несколько десятков человек из числа рабочей и учащейся молодежи. 31 августа 1917 года на организационном собрании Екатеринбургского союза рабочей молодежи был принят его Устав.

Уже к ноябрю 1917 года социалистические союзы рабочей молодежи были созданы почти во всех промышленных центрах Урала. В связи с этим наступила необходимость объединить все эти союзы в единую политическую организацию. По инициативе Екатеринбургского союза было создано организационное бюро по созыву первого съезда революционной молодежи Урала. Съезд состоялся 25 ноября (8 декабря) 1917 года в Екатеринбурге в бывшем Харитоновском доме (ныне Дворец пионеров).

На съезде присутствовало 43 делегата, они представляли 2644 члена союза, объединенных в 21 организацию. Наиболее крупными организация-

ми в то время были Екатеринбургская, Мотовилихинская, Невьянская, Миньярская и Ново-Лялинская. Первый съезд, с которым связана дата рождения комсомола Урала, положил начало объединению всей революционной молодежи края.

В настоящее время вместе со всей молодежью страны комсомольцы Урала отправились в поход по сбору исторических материалов о работе первых молодежных организаций. От этого большого и нужного дела не можем остаться в стороне и мы, молодые авиарботники Урала.

В подразделениях рядом с нами трудится немало заслуженных авиарботников, в памяти которых хорошо сохранилась героика комсомольских дел прошедших лет. Встречи с ними помогут нам узнать много интересного о делах первых комсомольских организаций, воскресят в памяти имена первых молодежных вожаков, помогут собрать данные о пионерах развития авиации на Урале.

Мы надеемся, что собранные материалы, фотографии, документы найдут достойное отражение в специальных стендах, стенной печати, уголках и комнатах комсомольской славы подразделений. Было бы хоро-

шо, если бы вы, молодые авиарботники, шире использовали в этой работе страницы газеты «Авиатор Урала» и местной печати. Интересные данные о зарождении первых комсомольских организаций управления наверняка можно почерпнуть из материалов местных архивов. Всем нам, например, небезынтересно знать, что одной из старейших комсомольских организаций управления является Курганская. Первая комсомольская ячейка была организована здесь в героические годы индустриализации страны.

Кстати говоря, сегодня в составе Уральского управления насчитывается двадцать комсомольских организаций. А сколько их было в те далекие годы?

Ответить на этот и другие вопросы, очевидно, должны мы, комсомольцы шестидесятых годов. Вот почему комитеты ВЛКСМ подразделений уже сегодня должны создать инициативные группы по подбору исторических материалов.

Свято чтить и множить боевые традиции комсомольцев прошлых лет — боевая задача всех нас.

Н. ПЕТРОВ,
помощник начальника
политотдела
по комсомольской работе.

Авиатор УРАЛА

ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

№ 3 (1590)

СРЕДА, 11 ЯНВАРЯ 1967 г.

Год издания XXV

Собрались комсомольские вожаки

НА ДНЯХ СОСТОЯЛСЯ СЕМИНАР СЕКРЕТАРЕЙ КОМСОМОЛЬСКИХ ОРГАНИЗАЦИЙ ТЮМЕНСКОЙ АВИАГРУППЫ. В ЕГО РАБОТЕ ПРИНЯЛИ УЧАСТИЕ КОМАНДИР АВИАГРУППЫ К. А. ЛУЖЕЦКИЙ, И. Т. ХОХЛОВ. ПЕРЕД УЧАСТНИКАМИ СЕМИНАРА ВЫСТУПИЛ ПЕРВЫЙ СЕКРЕТАРЬ ТЮМЕНСКОГО ОБКОМА КОМСОМОЛА ГЕННАДИЙ ИВАНОВИЧ ШМАЛЬ.

Из Постановления ЦК КПСС

от 4 января 1967 года

7 НОЯБРЯ 1967

года исполняется 50 лет со дня победы Великой Октябрьской социалистической революции.

Осмысливая прошлое, мы глубоко сознаем, что перед нами встают новые задачи коммунистического строительства. Их успешное решение принесет новые победы учению Маркса, Энгельса, Ленина, Коммунистической партии, советскому народу.

Центральный Комитет КПСС постановляет:

Провести 50-ю годовщину Великой Октябрьской социалистической революции как великий праздник трудящихся, славный праздник всех народов СССР, как торжество идей Октября, идей коммунизма.

ЦК КПСС рекомендует партийным, советским, профсоюзным, комсомольским и хозяйственным организациям еще шире развернуть борьбу за осуществление планов, намеченных XXIII съездом КПСС, направить усилия трудящихся на решение следующих важнейших задач:

дальнейший значительный рост промышленности, повышение эффективности общественного производства на основе всемерного использования достижений науки и техники, рост производительности труда, улучшение системы планирования и экономического стимули-

О подготовке к 50-летию Великой Октябрьской социалистической революции

рования, совершенствование общественных отношений;

дальнейший существенный подъем материального и культурного уровня жизни народа, расширение жилищного и культурно-бытового строительства в городе и деревне;

укрепление социалистических норм жизни, обогащение революционных традиций нашего общества, всестороннее коммунистическое воспитание людей в духе советского патриотизма, пролетарского интернационализма и дружбы народов.

К активному участию в подготовке к празднованию юбилея следует шире привлекать старых большевиков, участников Октябрьской революции, ветеранов гражданской и Великой Отечественной войн, ветеранов труда.

ЦК партии постановляет: учредить как символы трудовой доблести памятные знамена ЦК КПСС, Президиума Верховного Совета СССР, Совета Министров СССР и ВЦСПС в честь 50-летия Великой Октябрьской социалистической революции и общесоюзные премии.

Памятные знамена после подведения итогов социалистического соревнования в честь 50-летия Октября остаются на вечное хранение в коллективах предприятий промышленности, строительных организаций, кол-

хозов и совхозов, добившихся наиболее высоких результатов в выполнении своих обязательств.

ЦК партии предлагает широко осуществлять следующие мероприятия: широкое проведение среди трудящихся лекций, докладов и бесед, теоретических конференций, встреч с ветеранами революции, труда и войн, организацию экскурсий по историко-революционным местам, вечеров дружбы и международной солидарности;

проведение конкурсов на лучшие научно-технические дости-

жения, научные работы, произведения литературы и искусства, посвященные юбилею Великой Октябрьской социалистической революции.

Центральный Комитет КПСС призывает рабочих и работников Советского Союза отметить предстоящий юбилей Советской власти новыми успехами в развитии социалистической промышленности, строительства и транспорта, в улучшении производственной деятельности предприятий, в повышении производительности труда, приумножением трудовых традиций

славного рабочего класса.

Центральный Комитет КПСС выражает твердую уверенность, что коммунисты, комсомольцы, все трудящиеся своим сознательным трудом еще более умножат экономическое и военное могущество страны, с еще большей энергией будут претворять в жизнь великие планы коммунистического строительства, определенные партийной Программой и решениями XXIII съезда КПСС, достойно встретят славное пятидесятилетие Великой Октябрьской социалистической революции.

ЕЖЕГОДНО ряды уральских авиаторов пополняются молодыми специалистами. В. Диздеров, В. Мартюшев, Г. Чудинов после окончания летных училищ прибыли в Уктусское подразделение в прошлом году и сегодня летают вторыми пилотами.

Молодые авиаторы не только успешно осваивают вершины летного мастерства, но и активно участвуют в общественной жизни коллектива. В. Диздеров, например, дружит со спортом.

Г. Чудинов много времени отдает стенной печати. Его руками сделаны многие наглядные пособия в методическом классе.

На снимке: внимательно слушают молодые пилоты своего товарища В. МАРТЮШЕВА, который недавно побывал на Севере.

Фото В. Мезенцева.



К БОВЫМ ДРУЗЬЯМ — ОДНОПОЛЧАНАМ

Оргкомитет ветеранов бывшего 4-го отдельного авиационного полка ГВФ сообщает, что в мае 1967 года в Ленинграде состоится встреча однополчан.

Просим всех боевых друзей-однополчан принять участие во встрече и подтвердить свое согласие письмом по адресу: город Ленинград, Ф-125, проспект Римского-Норсакова, 39. Северное управление ГА, товарищу В. В. Сиротину (телефон А6-56-69).

По страницам Стенных газет

Красив трудом человек

Скромная и, на первый взгляд, незаметная профессия у Альмы Беседа. Скоро год, как трудится она уборщицей ремонтного участка. Работы у нее, как говорится, невпроворот, надо и трубопроводы подготовить для монтажа двигателя, и обработать моторы самолетов ЛИ-2 и АН-2, и в цехах убрать.

Бывает, поторопится молодой паренек, забудет навести порядок на рабочем месте — и Альма уберет его верстак, постарается, чтобы кругом в цехе было чисто. Всякое дело в ее руках спорится.

За это и уважают эту простую, трудолюбивую женщину рабочие ремонтного участка.

Б. БЕЛОДУБРОВСКИЙ.

У нас в гостях газета челябинских ремонтников «Авиатор»

НОВЫЙ год коллектив ЛЭРМ встретил 12 ноября. В досрочном выполнении плана первого года пятилетки есть доля труда комсомольцев службы.

И, конечно, в ногу с лучшими идут молодые специалисты. Многие из них совмещают хорошую работу со спортом, активно участвуют в общественной жизни подразделения.

Успешно выступили в соревнованиях на первенство города Челябинска наши боксеры В. Бугуев, Т. Жабаров, И. Каюмов. Авиатехники В. Фролов, А. Коробков и А. Бакиев играют в соста-

В НОГУ С ЖИЗНЬЮ

ве сборной хоккейной команды аэропорта. А Ивана Денисова знают почти все ребята подшефной школы. Он один из организаторов клуба юных летчиков.

Молодежь ЛЭРМ готова к важному событию в жизни комсомола — обмену комсомольских билетов.

В. МЯЛОВ,
секретарь комитета
ВЛКСМ ЛЭРМ.



На заре Уральской авиации

ПРОВАЛ
НЕМЕЦКОГО
«ЛЮФТЛАНЗА»

ШЕЛ 1928 год. Наряду с курсом на кооперирование сельского хозяйства, развитие индустриализации в молодом Советском государстве все больше и больше внимания начинает уделяться гражданской авиации. Планомерно разрабатывается прокладка новых воздушных трасс, расширяется база применения самолетов в народном хозяйстве.

Но «Добролет», объединяющий гражданскую авиацию, был еще очень слаб и основные усилия направлял на освоение пустынных пространств Средней Азии.

В это время немецкое акционерное общество воздушных сообщений «Люфганза» под предлогом помощи предложило свои услуги в организации самой большой авиалинии Москва—Новосибирск.

Вместе с предложением «помощи» немцы не забыли указать кругленькую сумму стоимости этой трассы. Такими большими денежными средствами наше государство не могло разбрасываться. Пришлось искать другой выход.

Тогда-то начальник военно-воздушных сил РККА П. И. Баранов вызвал в Москву командира 18-й разведывательной авиаэскадрильи Степана Герасимовича Пичугова.

— Знаете, зачем я вас вызвал? — спросил П. И. Баранов.

— Нет, Петр Иванович.

— Дело вот в чем. Мы должны помочь «Добролету» в организации авиалинии Москва—Новосибирск, а если сможем, до Иркутска. Чтобы показать преимущество воздушной связи, утереть, как говорится, нос «Люфганзе», надо летать днем и ночью. Вот почему для этого дела нужна такая эскадрилья, как ваша, где летчики умеют летать днем и ночью.

После этого разговора начальник ВВС Баранов писал в докладной записке наркому Ворошилову:

«Надо выделить из состава ВВС Белорусского округа авиационную эскадрилью, наиболее подготовленную к длительным и ночным полетам. Поручить ей выполнять работу по несению регулярной связи между Москвой и Новосибирском в течение летних двух месяцев».

Вскоре состоялось решение правительства по этому вопросу.

Вся трасса от Москвы до Новосибирска была разделена по числу отрядов эскадрильи на три участка: Москва—Казань, Казань—Свердловск—Курган и Курган—Омск—Новосибирск. На втором участке Казань—Свердловск—Курган командиром был назначен летчик-коммунист Овсянников.

По всей трассе от Москвы до Новосибирска были посланы изыскатели—14 летчиков-наблюдателей. В их обязанности входило обследовать всю трассу, наметить аэродромы и посадочные площадки. Для этой работы они должны были привлечь осовавихимовские организации.

Самым трудным участком был средний, так как он проходил в горной лесистой местности Урала. Ответственными за него был назначен летнаб Малышев, а в помощники выделены Курепин, Ози, Карпович и Молотковский.

Огромную помощь в изыскании и постройке аэродромов и посадочных площадок оказывали партийные, комсомольские и общественные организации. Комсомольцы и члены Осоавиахима проводили массовые субботники.

В конце июня С. Г. Пичугов доложил начальнику ВВС о готовности трассы.

В первых числах июля авиаэскадрилья прибыла в Москву. В каждом самолете вместо летнабов или штурманов, которые работали в это время на трассе, летели механики. Второй отряд прилетел в Казань.

База третьего отряда эскадрильи была назначена в Свердловске, куда перебрался и штаб эскадрильи, чтобы быть в середине трассы.

Самолет прилетел

15 ИЮЛЯ был открыт первый участок линии от Москвы до Казани, 25 июля—второй и 1 августа—третий.

О прилете самолета в Свердловск первыми сообщили всезнающие ребята. Они, захлебываясь, кричали:

— Большущий, весь из железа! Бурчит и пропеллером вертит.

Самолет же был совсем не большой. Неуклюжий, весь в распорках и креплениях, кургузый «Фокер Ц4».

Он стоял в Уктусском аэропорту и сдержанно гудел, подрагивая боками. Около него суетился вспотевший художавый механик Иван Круглов. За его действиями с любопытством наблюдали свердловчане. Мужики недоверчиво шупали обшивку, трогали колеса, крепления, перекидываясь словами:

— Видать, силен черт, говорят, десять лошадиных сил, ай-ли больше у него внутри.

Наконец, весь в кожаном обмундировании, с очками на шлеме, лихо перебросив через борт ногу, в кабину «Фокера» сел летчик.

— Расступись, народ, летим, — предупредил он.

Механик крутанул несколько раз винт. Мотор заработал. Через несколько минут самолет пошел на взлет.

— Кажись, гоже. Славно чешет.

С ЭТОГО НОМЕРА НАШЕЙ ГАЗЕТЫ МЫ НАЧИНАЕМ РЕГУЛЯРНУЮ ПУБЛИКАЦИЮ МАТЕРИАЛОВ, РАССКАЗЫВАЮЩИХ О ВОЗНИКНОВЕНИИ И РАЗВИТИИ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ НА УРАЛЕ.

СЕГОДНЯ НАШ КОРОТКИЙ РАССКАЗ О ПЕРВОМ АЭРОДРОМЕ НА УРАЛЕ — УКТУСКОМ, О ЕГО ПЕРВОМ НАЧАЛЬНИКЕ — СТЕПАНЕ ГЕРАСИМОВИЧЕ ПИЧУГОВЕ.

Ничего не скажешь, — восторженно гудели люди.

Самолет набирал скорость. В толпе раздавался чей-то вызывающий голос:

— Не поднимется, не-ет. Нутро у него не выдержит. Правда, Алеха?

Но самолет поднялся. Сделал круг над аэродромом и скрылся за лесом.

Почтовые работники первое время смотрели на авиацию с недоверием.

Но это было лишь в первые дни.



После первых сквозных рейсов Степан Герасимович Пичугов явился к Баранову с докладом.

— Ну те-с, товарищ Пичугов! — довольно потирая руки, сказал начальник ВВС. — Теперь, я думаю, немцы перестанут нас упрекать, что мы подобны «собаке на сене», то есть сами не открываем воздушный путь в Сибирь, и им не даем. Но ты имей в виду, — добавил он, — немцы не успокоились еще, хотя и потерпели крупный провал своих грабительских намерений. Они уже просят разрешения пролететь представителям «Люфганзы» по нашей новой трассе, и это разрешение им, видимо, дадут.

Немцы через несколько недель начали полет по новой трассе. Летели на цельнометаллическом самолете «Ю-13», на котором крупными буквами было написано «Урал».

На всех аэродромах немцы совершали посадку, наши механики и мотористы обслуживали их самолеты. Аэровокзалов тогда не было. В Свердловске встретили прямо на летном поле, стали угощать чаем из русского самовара. Приняв угощение, представители «Люфганзы» поблагодарили за гостеприимство и спросили, сколько нужно заплатить. Через переводчика Степан Герасимович ответил, что русские за угощение платы не берут.

Новая авиалиния была открыта. Всех участвовавших в этом большом и нужном деле авиаработников вызвали в Москву. В Центральном Доме Красной Армии был организован торжественный вечер и все пилоты были награждены знаком «Добролет».

ПЕРВЫЙ НАЧАЛЬНИК
АЭРОПОРТА

Он стоял на перроне Свердловского кольцевого аэропорта. Прилетали самолеты. Перрон был полон народу, цветов, улыбок. А этот седой старик стоял в стороне. Он явно никого не встречал. Он просто стоял, засучив руки в карманы плаща, смотрел на самолеты и задумчиво улыбался чему-то своему. Он вспоминал...

12-летним мальчонкой Степан, сын бедного крестьянина села Губернского, Рождественской волости, Екатеринбургского уезда, вынужден был идти работать сначала батраком, а затем рабочим на Карабашский медеплавильный завод. В январе 1914 года был призван в действующую армию. Началась война и Степана Пичугова сразу посылают на передовую. Сырую грязь окопов, ранения — все это пришлось узнать молодому солдату. За боевые отличия он был награжден Георгиевскими крестами всех четырех степеней.

В мае 1917 года Степана Герасимовича Пичугова приняли в члены РСДРП.

В 1924 году в целях усиления кадров Степан Герасимович переводится в авиацию. Успешно заканчивает высшие авиационные курсы в Ленинграде.

С 1930 по 1932 годы С. Г. Пичугов работает в гражданском воздушном флоте — первым начальником Свердловского Уктусского аэропорта. Организует новую линию Свердловск—Магнитка.

По путевке ЦК он был переведен из Свердловска в Москву, для работы в авиапромышленности.

...В Москве, в доме на Ленинградском проспекте, Степана Герасимовича мне застать не удалось. Пришлось добираться до пригородного санатория Под. Здесь я и встретил С. Г. Пичугова вместе с постоянным спутником его жизни супругой Екатериной Александровной.

О том, сколько интересного они, непосредственные участники зарождения и развития гражданской авиации на Урале, рассказали, говорить не приходится. Хочется лишь добавить, что сейчас С. Г. Пичугов уже на пенсии. Ему в декабре прошлого года исполнилось 75 лет. Он бодр, полон энергии. Не успокоился изданием двух своих книг «Особая бригада» и «Неизвестными путями» — о партизанском движении на Урале. Он собирает материалы об авиации, не оставляет революционную тему. Ветеран революции, ветеран партии Степан Герасимович в большом пути.

А. КРУШИНСКИЙ,
наш спец. корр.

Свердловск—Москва—Свердловск.

На снимках: (вверху) С. Г. Пичугов в 1928 году. (В середине) С. Г. Пичугов в декабре 1966 года; один из сувениров, подаренный Степану Герасимовичу за открытие трассы Москва—Иркутск (внизу).



Свердловск-20,
аэропорт Уктус.
Б2-05-21, доб. 1-96.

Редактор Р. ЛАПИКОВ.

НС 32020. Заказ 1327.

Тип. изд-ва «Уральский рабочий»,
Свердловск, пр. Ленина, 49.