



Советской Армии — слава!

Никто не забыт...

17 февраля в перерыве между заседаниями профсоюзной конференции первого Свердловского подразделения выступил штурман ИЛ-18 И. П. Катенев.

Он познакомил собравшихся с историей подвига Г. Я. Бахчиванджи. Затем были продемонстрированы кадры кинохроники о полете первого в мире самолета с реактивным двигателем, который пилотировал Г. Я. Бахчиванджи.

Материалы о подвиге пилота на уральской земле собираются по инициативе летного коллектива подразделения.

Авиатор УРАЛА

ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

№ 15 (1602).

СРЕДА, 22 ФЕВРАЛЯ 1967 г.

Год издания XXV

Командир отряда «ВЕРТОЛЕТ»

Озорные, пытливые мальчишки хотят, чтоб у них все было по-настоящему. Чтобы не просто можно было приходить на аэродром, посидеть в кабине самолета, всматриваясь в многочисленные приборы, поддержать в руках штурвал, но и кое-что смыслить во всем этом. Почти полгода идут занятия в клубе юных летчиков «Вертолет». Ребята с особым удовольствием щеголяют друг перед другом новыми, необычно звучными словами.

И, пожалуй, не меньше, чем его питомцы, увлечен авиацией и работой в клубе их командир Михаил Николаевич Левицкий.

Летать как пилоту ему пришлось немного, а вообще-то второй год как не летает. Был старшим штурманом подразделения, но медицина безжалостна с нашими желаниями, отстранили от полетов... Нога подвела.

Ему довелось участвовать в боях под Москвой, про-

ти через ужасы фашистских концлагерей, узнать цену солдатского братства и дружбы.

1943 год. Дрогобыч. Позади год плена, маленькая деревушка под Ржевом, сарай, до отказа набитый военнопленными, страшная боль в ноге — у него начиналась гангрена, — и доброе, осунувшееся лицо молоденького советского доктора, почти девчонки. Затем концлагерь в Прибалтике, тюрьма в Дрогобыче. И снова готовится партия военнопленных в другой лагерь. Заключенные передают друг другу: немцы решили отправить всех инвалидов, находящихся в тюрьме, в Люблин. А это верная смерть, там крематорий.

Поезд отсчитывает новые и новые километры. Гулко и тревожно стучат колеса. Губы шепчут им в такт: бежать, бежать, бежать. Рука сжимает маленький ножичек, его передали друзья. Поочередно, сменяя друг друга, трое ожесточенно пилят неподатливые доски.

Поезд резко сбавил ход, и сразу послышались выстрелы, крики, немецкая ругань. Из двух вагонов бежали военнопленные. Идет проверка. На стене вагона четко и ясно выделяется

квадрат, он сразу приковывает к себе взгляд. Военнопленные собирают кусочки грязи, крошки хлеба, маскируют свежий порез. На этот раз, кажется, пронесло.

За первой проверкой следует вторая, более тщательная. Заметили. Ощерились автоматы эсэсовцев.

— Кто? Избивали зверски, били прикладами, топтали сапогами. Покидая вагон, старший эсэсовцев отдал приказание: «До конца пути не давать ни капли воды, ни пищи».

Их привезли в польский городок Демблин. Потянулись страшные, похожие один на другой дни.

26 июля 1944 года запомнилось Михаилу Николаевичу Левицкому до мельчайших подробностей: Советской Армией был освобожден Демблин.

— Я понимаю, — говорит Михаил Николаевич, — может быть, врачи и правы, только трудно свыкнуться с мыслью, что нельзя летать. Сейчас стирается горечь, помогло беспокойное племя мальчишек.

Им, своим питомцам, передает Михаил Николаевич Левицкий увлеченность небом, им летать дальше и выше, чем их командир.

М. НЕЛИН.



Всегда на страже

Тихе, ветер. Помолчите, люди. Послушайте. «Отец, слышишь? Сегодня я буду говорить с тобой... Я буду говорить тебе «ты», потому что говорю с ровесником. И тебе, и мне тридцать...»

Еще раз вчитайся в эти строки, товарищ. Сын обращается к отцу. Сын на исповеди у отца. У отца, которому суждено было остаться тридцатилетним.

Но нет, жив воин, пронесший в своем сердце верность Отчизне, ненависть к завоевателям и до конца исполнивший свой долг перед Родиной. Жив ратными делами и твой отец, Владимир Морозов, с которым сегодня ты ведешь свой откровенный разговор. Есть что тебе сказать отцу. Командир лучшего экипажа АН-2, ты достойный наследник отцовской славы.

Гражданская авиация, рожденная в 20-е годы из ВВС, в суровую годину для страны плечом к плечу шла вместе с воинами. Из «гражданки» пилоты сажались за боевой штурвал, умножая русскую славу, нагоняя страх на врага с неба и в небе.

Наши недруги мечтают о том, чтобы у нас не было Гастелло и Талалихина, Кожедуба и Тарана, Серова и Покрышкина, Чечневой и Никулиной. Они хотят видеть нас слабыми духом.

А вот что говорят сыновья погибших Дмитрий Молчан, Василий Сергеев и многие-многие другие авиаторы:

«Нам в наследство остался подвиг отцов, погибших в суровые дни на фронте. И наш долг сделать все, чтобы этот подвиг был вечным, был неискраемым и не имел границ, чтобы мы смогли в любой час, в любой день повторить его».

Не счесть имен бывших воинов-авиаторов нашего управления. Их подвигам нет конца. Более 200 боевых вылетов в дни Великой Отечественной войны совершил пилот Уктусского подразделения Ф. И. Лисицын; рискуя жизнью, выполняя важное задание командования, посадил свой самолет на заминированном поле П. Н. Банных; два воздушных тарана совершил ныне командир вертолета МИ-4 К. П. Потапов. Они и сотни других военных авиаторов, закаленные в боях, сейчас с честью, достойной звания фронтовика, трудятся в подразделениях Челябинска: майор запаса В. С. Халин, подполковник А. С. Карачев, в Магнитогорске — Л. В. Дема, в Перми — майор Ф. М. Валитов, В. А. Китаев, А. И. Минеев.

У многих из них рядом с орденами и медалями за боевые подвиги сияют ордена и медали за трудовые успехи.

Не в привычке советских людей перед лицом реальных военных угроз благодушеествовать и бездействовать. Слишком дорого заплатили мы за наше счастье, за наши звонкие песни.

За плечами у Советской страны 50 лет. Полвека мужества и героизма, мирного труда и смертельных схваток с врагом. И каждый раз, когда Родина-мать звала своих сыновей в бой, грудью на защиту Отечества становились негибимые шеренги всех поколений советских людей. Становились и сокрушали. И вместе со всеми в первых рядах шли мы, авиаторы гражданской авиации.

Так было. Так будет.



Незабываемые фронтовые дороги прошел начальник административно-хозяйственной службы Салехардского аэропорта Михаил Евтихович Неруш. День Советской Армии он встречает трудом, достойным фронтовика. За четыре года работы на своей должности Михаил Евтихович получил десятки благодарностей от командования.

16 НОЯБРЯ 1944 года газета «Вечерняя Москва» писала:

«Город Н. Вчера на одном из аэродромов состоялась торжественная передача Н-ской авиачасти самолета-истребителя, построенного на средства, собранные коллективом гостиницы «Москва». Самолет конструкции Героя Социалистического Труда С. А. Лавочкина принял летчик-истребитель старший лейтенант Борис Владимирович Веселовский...»

Только лучшие воины-летчики удостоивались в те дни подобной чести.

В первые дни войны Борис Владимирович ушел на фронт. В боях под Ленинградом в 1941 г. он вступает в ряды Коммунистической партии.

В 1943 году под Старой Руссой в бою с вражеским стервятником его самолет был подбит и упал, горящий, на территории противника. В бессознательном состоянии

Борис Васильевич попадает в плен. Едва оправившись от ранения, совершает побег и вскоре вступает в один из белорусских партизанских отрядов.

Около 300 боевых вылетов совершил Б. В. Веселовский. 12 самолетов врага сбил в воздушных боях. Получил семь правительственных наград, в том числе орден Ленина.

Самой высокой награды Родины — двух орденов Ленина — удостоен и однополчанин Б. Веселовского Константин Петрович Потапов, бывший командир эскадрильи истребителей, ныне командир вертолета МИ-4

Уктусского подразделения. Свою награду он получил в первые дни войны в возрасте 21 года за бесстрашный таран и сохранение своего самолета.

Пришлось за время войны совершить К. П. Потапову еще один таран.

250 служебных и боевых вылетов, 50 воздушных боев, 10 лично сбитых самолетов противника — вот краткая цифровая характеристика военных дней пилота Потапова.

День Советской Армии два друга-однополчанина встречают за штурвалами крылатых машин гражданской авиации. Б. В. Веселов-

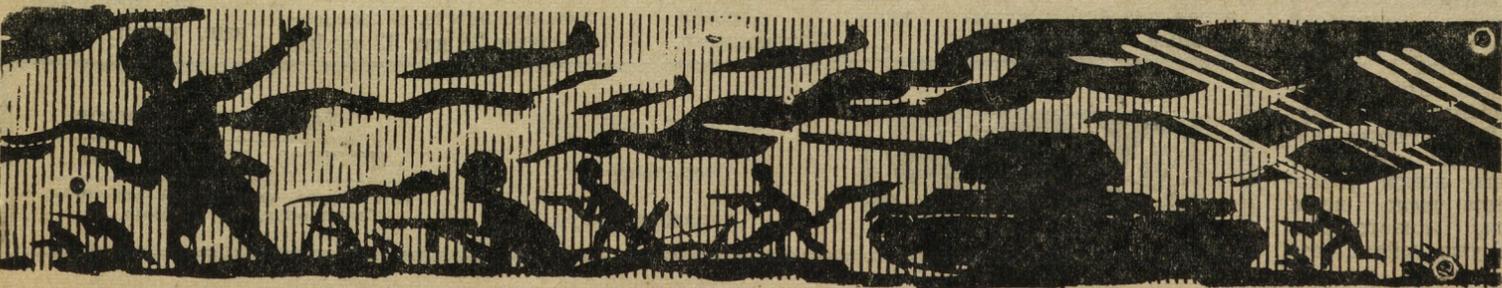
ский один из лучших командиров самолета АН-2 Салехардского подразделения. Крепко держит штурвал вертолета К. П. Потапов. Каждое мирное, счастливое утро встречает их привычными, родными авиаторам словами: «Вам взлет!»

Счастливого полета, друзья!
В. РУКАВИШНИКОВ.

ПОСВЯЩАЕТСЯ ВЕТЕРАНАМ

По инициативе партийного бюро и комсомольцев 1-го Свердловского подразделения к 49-й годовщине создания Советской Армии здесь оформлен специальный стенд.

На стенде работники ЛЭРМ видят фотографии хорошо знакомых им людей — В. Д. Белкина, В. В. Станкевича, П. С. Бугайчука, И. М. Тарасова и других ветеранов Великой Отечественной.



Солдат всегда солдат...

В АРМИЮ Ивана Михайловича взяли как раз за год до начала войны. Попал в ШМАС (школу младших авиационных специалистов). Закончил школу в мае сорок первого, получил направление в морскую авиацию Краснознаменного Балтийского флота.

— Хорошо запомнилось мне 22 июня, — рассказывает Иван Михайлович, — я служил в это время в Таллине. Утром проводились тренировочные полеты, и наш самолет МБР-2 неожиданно обстреляли финские военные корабли. Вернулись на базу: не понимаем, что произошло. Думали недоразумение, ошибка. Заговорило радио. Нет, оказывается никакой ошибки. Война...

С 1941 по 1943 год часть, в которой служил И. М. Тарасов, базировалась на одном из северных военных аэродромов. Первое настоящее боевое крещение он принял в октябре 1941 г. И было это над водами Финского залива, на полпути между Кронштадтом и Ленинградом.

Самолет, на котором Иван Михайлович летал бортрадиостом — стрелком, возвращался с задания на базовый аэродром. Неожиданно появилось звено «хейнкелей». Три «хейнкеля-113» против одного МБР-2 — явный перевес на стороне фашистов. Первыми же очередями был убит штурман. Загорелся мотор. Тяжело раненый командир самолета сумел неимоверным усилием воли дотянуть самолет к поверхности воды. Машина, шипя раскаленным железом, медленно погружалась в мутную осеннюю воду. Командир самолета Иван Васильевич Игнатов сразу потерял сознание, а через полтора часа, так и не придя в себя, умер.

И. М. Тарасов сумел продержаться на воде около тридцати часов. На следующий день к вечеру его подобрал наш торпедный катер.

Рассказывая об этом эпизоде своей военной биографии, Иван Михай-



лович ограничивается кратким пояснением:

— Геройством подобные случаи тогда не назывались. А что вы хотите, правильно делали — война есть война.

После госпиталя И. М. Тарасов вернулся в одно из летных подразделений морской авиации под Ленинградом. Иван Михайлович участвовал в прорыве блокады. В небе города на Неве он получил второе ранение,

полгода лежал в госпитале, а вернувшись в строй, пересел на новую машину, американский «Бостон». До конца 1944 года Иван Михайлович воевал в составе морской авиации Краснознаменного Балтийского флота. Из последних дней войны особенно памятен Ивану Михайловичу бой в порту Котка. За потопление вражеского крейсера, умелые и решительные действия во время боя командир самолета Пономаренко получил тогда звание Героя Советского Союза. Бортрадиост — стрелок И. М. Тарасов был награжден орденом Красной Звезды.

В 1944 году Иван Михайлович впервые попадает на Урал.

На будущий год Иван Михайлович Тарасов отметит дорогу для себя дату — исполнится ровно двадцать лет его работы в Кольцово. Он хорошо помнит 1948 год. Он бортрадиост ЛИ-2. После войны это была его первая мирная профессия.

...Если зайти в радиолaborаторию ЛЭРМ Кольцово, то справа у окна вы увидите светловолосого человека, склонившегося над столом с радиодетальми. Дымок от паяльника тонкой струйкой тянется к потолку, сосредоточено лицо радиомеханика И. М. Тарасова. В точных, осторожных движениях чувствуется большая ответственность за порученную работу. Авиационная техника не терпит к себе побрякушек. Здесь и «в годы мирные, как в дни военные»...

В. ГУРИН.

Агитколлектив Кольцовского аэропорта проводит большую работу с избирателями. Кроме встреч в агитпункте аэропорта, стали хорошей традицией выезды агитгрупп непосредственно на производство.

Такие встречи уже проводились на КДП первого Свердловского подразделения, для работников АМСГ и службы связи.

Н. ПРОНИНА, зав. агитпунктом.

НОТ — КАЖДОЙ СЛУЖБЕ

Каждое предприятие ставит в юбилейном году своей целью достойно встретить 50-летие Советской власти. Для этого, прежде всего, необходимо, чтобы подразделение работало ритмично и при наименьших затратах труда и средств достигло высоких показателей. Эти вопросы помогает решать научная организация труда.

В Пермском подразделении НОТ пока занимаются, в основном, три службы. Это прежде всего ЛЭРМ, где руководителем И. Е. Машкинский. Творческая группа службы разработала ряд мероприятий, условно-годовая экономия от которых составит 25 тысяч рублей. В производство уже внедрено несколько предложений, что дало экономии 14 тысяч рублей.

Многое делается по научной организации труда в службе ГСМ и автобазе. Остальные службы подразделения, как ни странно, самоустранились от решения этого важного вопроса производства, хотя работы у нас в этой области неочятый край.

В подразделении еще часто применяется ручной труд, плохо оборудованы рабочие места, низка культура производства, небрежно оформляется документация.

Не лучше у нас поставлена работа и по технической информации, обмену опытом между подразделениями. В результате нередко приходится ломать голову над вопросами и предложениями, которые в других аэропортах управления уже давно внедрены в производство.

Одним словом, в области научной организации труда у пермских авиаработников неограниченные возможности. Дело за инициативой и конкретными делами. Только в этом случае мы можем рассчитывать на успех.

А. САМУСЕВ, старший инженер-экономист.

Профсоюзная жизнь

а вес ставят один и тот же — 10 тонн. Когда по требованию командира самолета груз взвесили, оказалось, что на борт сверх положенной нормы был взят «небольшой» довесок — 1,5 тонны (!).

Плохо, что на профсоюзной конференции совсем не шла речь о планах НОТ, о переходе на новую экономическую систему планирования, не был достаточно остро поднят вопрос о подготовке Тюменского подразделения к 50-летию Советской власти. Новому составу месткома надо избежать многих организационных ошибок своих предшественников. Члены местного комитета должны возглавить движение за достойную встречу славного юбилея Родины.

Ю. МАЛЬКОВ, наш. внешт. корр.

Делегат конференции тов. Буторин предложил создать внештатный отдел кадров, ввести в него ветеранов подразделения. Задачи этого отдела — стараться не формально подходить к приему и увольнению, а внимательно разбираться в причинах, побудивших поступить к нам на работу или уволиться.

В Тюменском подразделении, к сожалению, имеют место факты грубого нарушения загрузки самолетов. Так, недавно командир самолета АН-12 тов. Быструшкин отказался от выполнения рейса. Объяснилось это просто. В аэропорту грузят 23 или 42 трубы,

Великому механику древности Архимеду молва приписывает слова: «Дайте мне точку опоры, и я переверну мир». Так он оценивал силу изобретенных им рычагов.

Мы, комсомольцы, часто вспоминаем чудодейственные рычаги. Вспоминаем не в прямом, а в переносном смысле. Под «рычагами» мы подразумеваем методы работы первичных комсомольских организаций и инициативу.

Недавнее комсомольское собрание автобазы аэропорта Кольцово проходило бурно. Выступали почти все. Не было длинных докладов, не было громких фраз. Каждый говорил о

Письма в редакцию

«Архимедовы рычаги»

том, что его волнует в настоящий момент. Если как-то обобщить высказанные на собрании мысли, вот что получится.

Нам, молодым, необходимо достойно перенять эстафету старшего поколения советских людей. Настала пора искать новые формы работы с молодыми. И одной из главных задач по-прежнему считаем ленинскую заповедь: учиться, учиться и учиться.

Большую воспитательную роль играют бытовые усло-

вия, которыми окружен молодой человек. От молодых людей можно нередко услышать такое:

— Что сегодня делаешь?

— Не знаю, спать, наверно, буду.

Или такой диалог:

— Ну и скучища же!

— Давай сообразим на бутылочку.

Можно с уверенностью сказать: найди тот или другой себе интересный занятие, их не потянуло бы спать или пить водку. Есть немало примеров, когда комсомольцы из-за нездоровой бытовой обстановки и на производстве имеют опоздания, прогулы.

К сожалению, не практикуется у нас проведение лекций, бесед, вечеров отдыха специально для комсомольцев. У молодежи есть задор, есть энергия. А это такая сила, которая сумеет преодолеть любые трудности. Долг руководства автобазы, профсоюзной и партийной организаций — направить по верному пути комсомольскую инициативу.

Ю. ГОРЕВ, шофер автобазы.

СПОРТ

Победители известны

На днях закончились соревнования по хоккею с мячом среди цехов и смен ЛЭРМ 1-го Свердловского подразделения.

Первое место заняли хоккеисты четвертой смены. Они набрали 11 очков с общим соотношением забитых и пропущенных мячей 48:15.

Второе и третье места заняли соответственно хоккеисты четвертого цеха и третьей смены ЛЭРМа.

М. МАЙСКИЙ.



НА ОТЧЕТНО-ВЫБОРНУЮ конференцию Тюменского подразделения собралось около двухсот человек. С докладом о проделанной работе выступил председатель местного комитета А. И. Козлов.

Делегаты конференции по-деловому обсуждали работу местного комитета. Справедливой критике подвергся товарищ Пантюхов, который возглавлял отдел снабжения. Личный состав до сих пор неполностью обмундирован спецдеждой. За отчетный период тов. Пантюхов не являлся на собрания, которые проводились в службах подразде-

ления. Видимо, он просто не хотел выслушивать вполне обоснованные жалобы от работников подразделения. Напрашивается во-

прос: может ли он по-прежнему безмятежно оставаться на своей должности? Странно, что со стороны командования подразделения реакция на непорядки в отделе снабжения пока отсутствует.

За невнимание к людям подверглись критике руко-

водители Тюменских ЛЭРМ. В настоящее время личный состав перешел на 12-часовую сменную работу, но руководство ЛЭРМ,

местный комитет до сих пор не хотят решать вопрос с организацией питания рабочих.

В Тюменском подразделении наблюдается сравнительно большая текучесть кадров. Чем это объясняется? Одна из причин — отсутствие учебы с личным

и своя детская музыкальная школа. Дети геологов, авиаторов и других рабочих овладевают основами музыки.

Многие авиаторы Сургутского подразделения приобрели музыкальные инструменты:

пианино, баяны, аккордеоны.

На этом снимке вы видите дочь авиатора М. А. Толмасова Натасу, ученицу 1 класса детской музыкальной школы, за занятиями по классу пианино. Снимок А. Крушинского.



Б2-05-21, доб. 1-96.

Свердловск-20, аэропорт Уктус.

Редактор Р. ЛАПИКОВ.

НС 32130. Заказ № 1951.

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