

ЮБИЛЕЙНЫЙ АГИТПЕРЕЛЕТ

Политуправление ГА и ЦК профсоюза авиастроителей совместно с Союзом композиторов, писателей, журналистов, газетой «Комсомольская правда», Московским Домом художественной самодеятельности проводит с 28 февраля по 14 марта 1967 года агитперелет, посвященный 50-летию Великого Октября.

В состав агитбригады включены композиторы, лекторы, методист-организатор, лучшие участники художественной самодеятельности Северо-Кавказского, Северного управлений и ремпродприятия. Маршрут агитперелета: Москва — Куйбышев — Свердловск — Омск — Новосибирск — Красно-

ярск — Иркутск — Улан-Удэ — Чита — Хабаровск — Петропавловск-Камчатский — Москва. На днях участники агитперелета были тепло встречены авиаторами Кольцовского аэропорта. Лектор Политуправления министерства ГА С. Е. Волков в кабинете политпросвещения порта прочитал лекцию «О раз-

витии гражданской авиации в свете решения XXIII съезда КПСС». Сотрудники центральной печати провели семинар с редакторами стенных газет служб подразделения. Вечером участники самодеятельности для авиаторов Кольцово дали большой концерт.



За образцовое обслуживание

Явившись застрельщиками соревнования в честь 50-летия Советской власти среди коллективов аэропорта Кольцово, работники службы перевозок уже сейчас делают много для того, чтобы с честью выполнить свои обязательства.

За два месяца юбилейного года сверх плана отправлено более 6000 пассажиров, 55 тонн почты, 400 тонн грузов.

На основе научного подхода к организации труда коллектив службы организовал обслуживание пассажиров по отдельным направлениям: восток, запад, юг. К 17 рейсам авиапутешественники будут доставляться автобусом «Экспресс» непосредственно к трапу самолета. Найдут широкое применение такие формы обслуживания, как упрощенный метод регистрации и выдача багажа непосредственно у самолета, заказ такси с борта самолета.

Работники службы перевозок настойчиво и повседневно работают над повышением квалификации. Здесь регулярно проводится техническая учеба, работает экономический семинар.

В результате в коллективе выросли и отлично трудятся на вахте юбилейного года дежурная по транзиту З. С. Ажиганова, кассир А. Д. Щелкунова, инспектор службы О. А. Рукавишников. О их работе всегда тепло отзываются пассажиры.

А. НОСОВ, заместитель начальника аэропорта по политчасти.



ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

№ 18 (1605).

СУББОТА, 4 МАРТА 1967 г.

Год издания XXV

Работаем по-новому

Министерство гражданской авиации и ЦК профсоюза авиастроителей разрешили перевести работников Пермского авиатранспортного предприятия на пятидневную рабочую неделю с двумя выходными днями.

Перевод на новый режим работы осуществлен с 1 марта.

В СТРАНЕ широко развернулась подготовка к выборам в Верховные Советы союзных и автономных республик, в краевые, областные, окружные, городские, районные и поселковые Советы депутатов трудящихся. Это большое политическое событие в жизни советского народа проходит в обстановке всенародной борьбы за успешное осуществление решений XXIII съезда КПСС, заданий пятилетки, за достойную встречу 50-летия Великой Октябрьской социалистической революции.

ПОЛИТИЧЕСКОЕ управление гражданской авиации проверило состояние работы по подготовке к выборам в ряде партийных организаций Московского, Литовского, Западно-Сибирского, Эстонского и Коми управлений.

Установлено, что политотделы, партийные, профсоюзные и комсомольские организации совместно с местными партийными и

советскими органами создали избирательные участки, пункты голосования, клубы избирателей в аэропортах и авиагородах, выдвинули лучших людей в избирательные комиссии, подобрали и утвердили заведующих

реплению связей с населением микрорайона.

В Таллинском аэропорту перед личным составом часто выступают командно-руководящие и партийные работники управления. Активно работают на

50-летие Советской власти. Внимание посетителей привлекают стенды, повествующие о жизни и деятельности основателя Коммунистической партии и Советского государства В. И. Ленина. Большую работу среди

проверка партийных организаций Тульского авиапредприятия показала, что здесь до 20 февраля не нашлось ни времени, ни средств, чтоб оформить территорию авиагорода наглядной

активной деятельности всех агитпунктов, клубов избирателей пропагандистских групп, агитколлективов и политинформаторов. Придать массово-политической работе самый широкий размах. Главное состоит в том, чтобы политическая агитация и пропаганда велась целеустремленно, ярко и содержательно как по месту работы трудящихся, так и по месту их жительства.

Агитаторам и пропагандистам необходимо ярче и полнее раскрывать историческую роль КПСС — руководящей и направляющей силы общества. В основу агитационно-пропагандистской работы на избирательных участках положить дальнейшее разъяснение материалов XXIII съезда КПСС, Директив по пятилетнему плану развития народного хозяйства СССР на 1966—1970 гг., мобилизацию усилий личного состава на успешное выполнение плана авиаперевозок, повышение безопасности полетов и культуры обслуживания пассажиров, воспитание у него чувства патриотизма и беззаветной преданности Коммунистической партии и Советскому правительству.

В Политическом управлении ГА НАВСТРЕЧУ ВЫБОРАМ

агитпунктами, политинформаторов и агитаторов, провели с ними инструктивные семинары.

Хорошо начали предвыборную кампанию коммунисты Таллинского транспортно-авиационного предприятия. Здесь своевременно составлены конкретные планы массово-политической работы. Партийный комитет особое значение придает вовлечению в нее более широкого актива, разнообразию форм и методов политической пропаганды, ук-

избирательных участках коммунисты Вильнюсского предприятия Литовского управления гражданской авиации. Они одними из первых в городе открыли для избирателей двери своего агитпункта. Здесь установлены красочные стенды, которые языком фотографий и фактов рассказывают избирателям о решениях XXIII съезда КПСС и задачах пятилетнего плана, о том, как авиаторы Литовского управления готовятся отметить славное

избирателей ведут партийные организации Западно-Сибирского управления гражданской авиации. Помещения избирательных участков, клубов избирателей оформлены наглядной агитацией. На видных местах на предприятиях и в подъездах служебных и жилых зданий вывешены планы работы. В клубах избирателей проводятся встречи с депутатами местных Советов, со знатными людьми Сибири.

22 февраля в Политуправлении заслушаны доклады начальников политотделов Московского, Литовского, Западно-Сибирского, Эстонского и Коми управлений тт. Романова М. Я. и Шишина А. А. о работе партийных организаций по подготовке к выборам.

Политотдел Коми управления большое внимание уделяет обслуживанию выборной кампании воздушным транспортом, уточнению вновь организуемых пунктов посадок самолетов.

На совещании в Политуправлении много говорилось и о недостатках в организаторской и политической работе по подго-

агитацией. Нигде не видно ни лозунгов, ни плакатов, агитаторы еще по-настоящему не приступили к массово-политической работе среди личного состава и населения по месту жительства. Такое состояние предвыборной работы вызывает законную тревогу. Политотделу Московского управления СП и МВЛ следует принять более действенные меры к усилению агитационно-массовой работы среди избирателей.

Сейчас избирательная кампания вступила в новый этап: начались встречи кандидатов в депутаты со своими избирателями. Доверенные лица, выделенные коллективами авиапредприятий, агитаторы призваны ярко и доходчиво рассказать избирателям о тех, чьи имена будут внесены в бюллетени для голосования. Это большая и важная работа. В нее должны включиться все агитаторы и пропагандисты, наша печать, радио и учреждения культуры.

Важнейшей и неотложной задачей партийных организаций является обеспечение постоянной и

ФОТОРЕПОРТАЖ

На днях в жизни пермских авиастроителей произошло знаменательное событие. Перед пассажирами гостеприимно распахнулись двери нового аэровокзала. На торжественном открытии побывал наш специальный корреспондент **А. Коваленко**.

На снимках: вверху — встреча в аэропорту первого пассажира; внизу — общий вид операционного зала.



В ЧЕТВЕРТОМ НОМЕРЕ НАШЕЙ ГАЗЕТЫ БЫЛ ОПУБЛИКОВАН КРИТИЧЕСКИЙ МАТЕРИАЛ «БОЛЬШИЕ ПРОБЛЕМЫ МАЛЕНЬКОЙ ПРАЧЕЧНОЙ». О ПРИНЯТЫХ МЕРАХ НАМ СООБЩАЕТ НАЧАЛЬНИК АЭРОПОРТА КОЛЬЦОВО И. Л. ШЛАЛЬЦ.

Группа хозяйственно-го снабжения приобрела для прачечной достаточное количество хлорки, соды, мыла, закупаются

МЕРЫ ПРИНЯТЫ

более качественные моющие средства. В этом году планируется расширить прачечную на 60 кв. метров. Сейчас составляется смета. Пред-

дусматривается увеличить число стиральных машин, в прачечной будет установлен бак для кипячения белья. Для улучшения усло-

вий труда в помещении проведена вентиляция. А после перестройки прачечной, ее работникам будет предоставлена комната отдыха.



Самолеты летят на Кавказ

Начался сезон авиахимработ у уральских авиаторов. На днях из Уктуса вылетает еще один отряд самолетов АН-2. Крылатым химикам предстоит работы на полях Северного Кавказа. **В. ЗОНОВ**, инженер спецприменения.

В ТРЕВОЖНОМ 1918 ГОДУ НА УРАЛЕ БЫЛ ОРГАНИЗОВАН ПЕРВЫЙ АВИАЦИОННЫЙ ОТРЯД, В КОТОРОМ НАСЧИТЫВАЛОСЬ ВСЕГО ДВА МАЛОМОЩНЫХ САМОЛЕТА И ОБСЛУЖИВАЛИ ИХ ТРИ МЕХАНИКА И ДВА ЛЕТЧИКА. РАЗИТЕЛЬНЫЕ ПЕРЕМЕНЫ ПРОИЗОШЛИ ЗА ПОЛВЕКА В НАШЕЙ АВИАЦИИ. ДАЛЕКО ВПЕРЕД ШАГНУЛА ОТЕЧЕСТВЕННАЯ АВИАТЕХНИКА.



Страницы ИСТОРИИ

СЕГОДНЯ НА ОЧЕДИ НА УРАЛЕ МЫ РЕДНОЙ СТРАНИЦЕ ПО ПРЕДЛАГАЕМ ЧИТАТЕЛИ ИСТОРИИ РАЗВИТИЯ ЛЯМ ВОСПОМИНАНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАОДНОГО ИЗ ПЕРВЫХ

АВИАТОРОВ УРАЛА, УЧАСТНИКА ГРАЖДАНСКОЙ ВОЙНЫ П. А. ТИПИКИНА (ПЛЯСУНОВА). В ЕГО РАССКАЗЕ ЯРКИЕ, ИНТЕРЕСНЫЕ ФАКТЫ СТАНОВЛЕНИЯ СОВЕТСКОЙ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ, ЗА СОЗДАНИЕМ КОТОРОЙ ЛИЧНО СЛЕДИЛ В. И. ЛЕНИН, ОФОРМЛЯЯ КАЖДЫЙ НОВЫЙ ОТРЯД ДЕКРЕТОМ СОВЕТА НАРОДНЫХ КОМИССАРОВ.



Один из первых уральских летчиков Алексей Упоров.

В ОЗВРАЩАЯСЬ с фронта в Екатеринбург в начале мая 1918 года, я рассчитывал вновь вернуться на свой завод, но непредвиденные обстоятельства изменили мои планы.

Однажды на железнодорожной станции Екатеринбурга мое внимание привлекли платформы с погруженными на них самолетами «Ньюпор» и «Вуазэн». В 1916—1917 годах я работал сначала слесарем, а потом авиамотористом в Одесском отделе Гатчинской авиашколы и теперь был уже равнодушен к авиации. Я подошел к платформам и заинтересовался, откуда взялись эти самолеты. Оказалось, что матрос Шестаков, авиамеханик, с тремя красноармейцами сопровождают «авианамушество» из Петрограда в Сибирь...

Переговорив с Шестаковым, мы условились добиваться разрешения разгрузить вагоны и оставить самолеты в Екатеринбурге.

На Верх-Исетском заводе жил тогда летчик А. Муратов, которого я знал еще по Одесской авиашколе. После окончания школы на фронт он не попал, приехал домой и работал на телеграфе. Я рассказал Муратову о своих планах организации авиационного отряда. Он поддержал меня, и мы вместе отправились к Голощекину — военному комиссару Уральской области. Голощекин согласился с нами, дал распоряжение выгрузить «авианамушество».

За Цыганской слободой, около бойни, мы выбрали ровную площадку с твердым грунтом и перевезли самолеты туда.

Так был создан 1-й Уральский авиационный отряд. Командиром его назначили летчика Муратова, авиамеханиками Шестакова, Замогильного и меня. Для охраны и подсобных работ на аэродроме набрали добровольцев. Самолеты быстро собрали и привели в полную боевую готовность. На «Ньюпоре» Муратов сразу сделал несколько тренировочных полетов, «Вуазэн» пока стоял на приколе — второго летчика не было.

Вскоре в нашем отряде произошла большая неприятность. В один из воскресных дней работа на аэродроме не проводилась, отдыхали. Но около полудня я вдруг увидел над Екатеринбургом летающий «Вуазэн». Решив, что Муратов пробует самолет в воздухе, я не придавал этому особого значения. На второй день, придя на аэродром, мы увидели разбитый «Вуазэн». Виновником аварии оказался механик Шестаков. Посадив пассажиром одного красноармейца из охраны, он взлетел в воздух. Кое-как справившись с самолетом при взлете, посадить его не сумел. Не дотянув до аэродрома, самолет плоскостями задел за деревья и повис на них. Шестаков и его пассажир отделались только синяками и царапинами.

Этот дерзкий, самоуверенный поступок Шестакова лишил нас самолета. В отряде остался один одноместный «Ньюпор», на котором летал Муратов.

26 мая 1918 года в Екатеринбурге было получено сообщение о том, что в Челябинске восстали чехословаки.

Наш авиотряд получил распоряжение об отправке на фронт. Быстро погрузив самолет и необходимое авианамушество, мы выехали в Кыштым. Там находился штаб боевого участка Центральной группы советских войск направления Екатеринбург—Челябинск. Из Кыштыма Муратов сделал несколько разведывательных полетов в район Сары—Султаево и по ли-

нии железной дороги Аргаяш — Есаульская. Потом мы получили приказ штаба Северо-Урало-Сибирского фронта о возвращении авиотряда в Екатеринбург. Муратов, Шестаков и Замогильный с самолетом немедленно выехали туда, а мне пришлось остаться на некоторое время при штабе. Когда я приехал в Екатеринбург, бои шли уже на подступах к городу, в районе села Решеты и деревни Палкино. 24 июля мы со всем своим авианамушеством эвакуировались в Невьянск.

В ожидании дальнейших указаний штаба наши вагоны были поставлены на запасный путь. Жители Невьянска с любопытством рассматривали стоявший на платформе самолет. Однажды к эшелону подошел машинист с маневрового паровоза станции Невьянск и попросил принять его в наш отряд. Оказалось, что это был военный летчик Алексей Упоров. В 1916 году он окончил авиашколу и воевал на Юго-Западном фронте. После Октябрьской революции вернулся с фронта в родной Невьянск и начал работать по своей прежней специальности, машинистом. Упорова зачислили в наш авиотряд. По распоряжению штаба армии мы выехали в Нижний Тагил, где должны были развернуть свою боевую работу.

Вскоре в Нижний Тагил прибыл из Петрограда 5-й Социалистический авиотряд, и нас

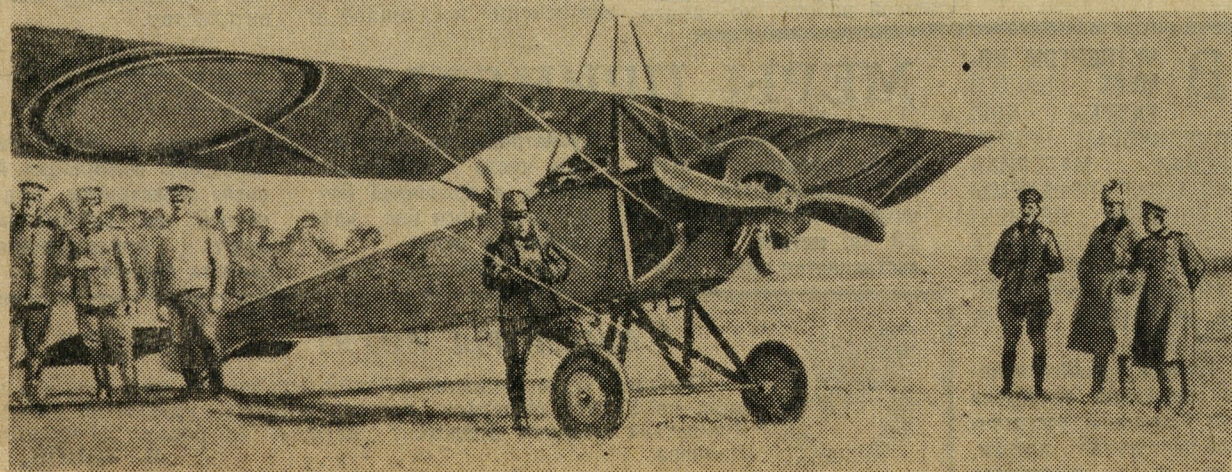
ПЕРВЫЙ АВИАОТРЯД

влили в него как пополнение. Командовать 5-м Социалистическим авиотрядом было поручено Муратову. Теперь у нас было уже три «Ньюпора» и один «Фарман ХХХ». Летчиков было четверо: Муратов, Степанов, Упоров, Пятницкий. Меня тоже назначили летчиком на самолет Степанова «Фарман ХХХ».

По заданию штаба Третьей армии и командования 29-й дивизии мы вылетали на разведку и проводили боевые операции. Помню, однажды мы с Сашей Степановым вылетели в район станции Верх-Нейвинск, погрузив в кабину 25-фунтовые бомбы. Нас сопровождали «Ньюпоры» Муратова и Упорова. Им было дано задание помимо разведки разбросать в тылу противника листовки политотдела армии.

На станции стояло несколько железнодорожных составов белогвардейцев. Степанов снизил самолет до 400 метров и с разворота пошел на цель, а я начал выбрасывать свой груз. За три захода мы сбросили все бомбы. Некоторые из них имели прямое попадание. Противник не ожидал нашего налета, и мы не встретили никакого сопротивления. Было видно, как в панике разбегались со станции люди. Упоров пикировал и вел пулеметный огонь из своего «Виккерса». Этот боевой вылет прошел для нас удачно, все самолеты благополучно вернулись на свою базу.

Вот на таких самолетах в первые годы Советской власти бороздили уральское небо отважные летчики Алексей Упоров, Александр Степанов, Петр Типикин.



Однажды комиссара отряда Крузе и летчика Степанова вызвали в штаб дивизии и сообщили, что Муратов перелетел к белым, сделав посадку на аэродроме Екатеринбург.

Измена Муратова вызвала ненависть к нему всего личного состава отряда. Командиром отряда назначили Степанова.

Через несколько дней 5-й Социалистический авиотряд перебазировался в Кушву и разместился около станции Гороблагодатская. После ожесточенных кровопролитных боев наши части оставили Нижний Тагил и перешли к обороне на Кушвинском направлении.

В Гороблагодатской мы получили задание произвести воздушную разведку района Нижний Тагил — Нижняя Салда. На выполнение этого боевого задания вылетели летчики Упоров и Пятницкий. В районе Верхней Салды они обнаружили скопление войск противника. Алексей Упоров с присущей ему отвагой ринулся и начал забрасывать белогвардейцев осколочными бомбами. После того как все бомбы были израсходованы, он продолжал с пикирования поливать врага пулеметным огнем.

Самолет Упорова появился над аэродромом минут через 20—25 после возвращения Пятницкого. Мы заметили неуверенность в управлении самолетом, идущим на высоте не более ста метров. Снизившись самолет вдруг взмыл вверх и, повалившись на крыло, ударом о землю снес шасси. Упоров был искусным летчиком, мастером пилотирования, поэтому мы сразу поняли: что-то неладно. Все бросились к самолету. Самолет весь был в пробоинах. Упоров с залитым кровью лицом без сознания лежал в кабине. Смертельно раненный, он собрал последние силы и, преодолев расстояние более пятидесяти километров, все-таки вернулся на свой аэродром.

Бесстрашного летчика Алексея Упорова мы похоронили в Кушве.

Через несколько дней мы с Сашей Степановым на своем «Фармане» сделали налет на станцию Нижний Тагил. С остервенением я сбрасывал бомбы на вражеские эшелоны, стоявшие там и, мстя за смерть Алеши Упорова, беспощадно расстреливал из пулемета бегающих по станции белогвардейцев. Это был последний боевой вылет на восточном фронте.

Редактор Р. ЛАПИКОВ.

НС 30197 Заказ № 2108

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