



Соревнование в честь 50-летия Великого Октября — проявление высокой политической сознательности трудящихся, их энтузиазма и инициативы.

(Из Тезисов ЦК КПСС к 50-летию Октября).

НА ВАХТЕ ЮБИЛЕЙНОГО

В конце прошлого года нашему коллективу было присвоено почетное звание летного коллектива коммунистического труда. В начале юбилейного года на партийно-профсоюзном собрании мы приняли решение бороться за право называться коллективом имени 50-летия Октября. Повышенные социалистические обязательства взяли на себя все экипажи.

Полугодовой план по основным показателям успешно выполнен. Производительность составила 102,3 процента, тонно-километраж — 105,8.

В наших социалистических обязательствах записано: «2 дня в году проработать на экономленном топливе». За 7 месяцев уже экономлено две трети запланированного количества топлива. Следует отметить добросовестную работу экипажей самолетов под командованием А. П. Жигулина, В. М. Ивонина, А. Н. Захарова, В. Е. Рязанова, В. П. Шульгина и многих других.

Секрет успеха коллектива — в грамотной эксплуатации материальной части, строгом выдерживании режима полета, в систематическом учете и анализе каждого рейса.

Судя по итогам работы за 7 месяцев, мы считаем вполне реальным выполнение производственного плана десяти месяцев к 25 октября.

А. ЗАДОРЖНЫЙ, командир летного коллектива коммунистического труда самолетов ЛИ-2 Кировского подразделения.



ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

№ 43 (1630). СУББОТА, 19 АВГУСТА 1967 г. Год издания XXVI

Документ исторического значения

В июне были опубликованы Тезисы ЦК КПСС «50 лет Великой Октябрьской социалистической революции». Этот важный документ мы обсудили на партбюро, где был разработан единый план доведения материалов Тезисов до каждого работника подразделения и выделены политинформаторы (по два человека от каждой службы). Политинформаторы Кононов, Бородин и другие еженедельно проводят читки и беседы по материалам Тезисов. В большинстве служб Тезисы изучены. В августе мы провели совместный семинар пропагандистов-общественников по обмену опытом. На днях пропагандисты Нелюбин и Симонов побывали в аэропортах МВЛ, где проведут ряд бесед на темы: «Героический путь борьбы и созидания»; «Великая Октябрьская социалистическая революция и мировой революционный процесс»; «Воспоминания коммунистов — участников революции и гражданской войны на Урале в связи с 50-летием Советской власти».

В. СИДОРОВ, секретарь партбюро Кировского подразделения.

За коммунистический труд

ТОНЕНЬКИМ ручейком, который легко перешагивает, начинает свой бег Волга. И только впитав в себя силу множества больших и малых рек, становится могучей и полноводной. Соревнование за коммунистический труд подобно реке, сила его — в массовости. В юбилейный год соревнование поднялось на новую ступень. На предприятиях возникло движение за право называться коллективом имени 50-летия Октября.

Инициатором движения в нашем управлении выступил летный коллектив первого Свердловского подразделения, где командиром Г. Г. Борисов. У него есть последователи, многие экипажи Свердловска, Челябинска и других подразделений приняли вызов и борются за право называться экипажем имени 50-летия Октября.

Летчиков трудно заставить на месте, разве что перед полетом, и мне, можно сказать, повезло: попала на заседание партийного бюро. На стене — социалистические обязательства авиаторов. Стали ли они частью коллектива, мерилем их трудовых будней или настолько примелькались, что их перестали замечать?

— Ответить на этот вопрос можно коротко: обязательства авиаторы выполняют, — говорит Геннадий Григорьевич Борисов. — Как? Давайте рассмотрим каждый из его пунктов. О марке нашей работы су-

дят по обеспечению полной безопасности и регулярности полетов, экипажи ее выдерживают. Добились мы неплохих результатов также в экономии летного времени и горючего.

ПЕРВОПРОХОДЦЫ

Благодаря использованию командирами кораблей наиболее выгоднейших режимов полета только за июль экономлено 173 тонны горючего. Так, у экипажа Л. Ф. Гусева экономия летного времени составила семь часов, а топлива двенадцать тонн, у Н. А. Феоктистова — соответственно пять часов и семнадцать тонн, у экипажа Р. А. Бурдакова — более трех часов и одиннадцать тонн топлива.

Обязательства авиаторов затрагивают все стороны их жизни: труд, знания, участие в общественной работе. И о какой бы из них ни зашла речь, видны изменения.

То, что коллектив выступил инициатором соревнования за право называться именован 50-летия Октября, заставило его взглянуть на себя как бы со стороны.

— Взять хотя бы такой факт, — продолжает секретарь партийной организации Г. Н. Крупеня. — Бывало, не допросишься заметку написать в стенгазету, рейсовые листки

выходили от случая к случаю. Теперь иное дело. Стенгазета намного стала интереснее, возникла традиция выпускать регулярно рейсовые

раз упоминается, что автопилот уводит самолет вправо.

Самолет 75736. «После разворота самолета пропадает изображение на экране радиолокатора». Запись такого же содержания есть 4, 5, 6, 7 августа. Об этих фактах неоднократно говорилось на разборах, но улушений пока никаких нет.

Может быть, письмо окажется более действенным и послужит для коммунистов ЛЭРМ темой большого разговора о чести рабочего звания.

В адрес ЛЭРМ есть еще одна претензия.

За недели их скапливается несколько штук. В них не только сообщения об итогах соревнования, хотя гласность его обязательна, и поздравления с первым самостоятельным полетом, — они нам помогают бороться с недостатками.

Славная дата выдвинула в ряды лучших новых ударников коммунистического труда. Подтверждено и вновь присвоено это звание 95 авиаторам, 17 экипажей завоевали право называться коммунистическими, среди них экипажи Феоктистова, Лупачева, Кичигина, Лобанова.

Члены партбюро перед нашей беседой составили письмо, которое направили коммунистам участка спецоборудования ЛЭРМ, где обращают их внимание на повторяемость дефектов в самолетах ИЛ-18. Вот несколько записей из боржурналов, которые привел штурман Р. Т. Сайфулин.

Самолет 75696 — четыре раза сделана запись о том, что плохо работает стабилизация антенны радиолокатора, и пять

— Зачастую на самолетах нет микрофонов. Представьте, какую информацию может дать борпроводник пассажирам, — говорит В. Г. Варламов. — Бывает просто обидно, когда упускаешь что-нибудь из-за этого хорошего. 13 августа наш экипаж совершал рейс из Кемерово. На борту был участник революционных боев, член общества «Знание». Он попросил разрешения у экипажа рассказать пассажирам об одном из героев гражданской войны. Беседа получилась очень интересной, только жаль, что ее услышали не все пассажиры, — на борту самолета не было микрофона.

Ответственность за дела коллектива стала нормой для каждого члена экипажа. Иначе нельзя, по ним равняются остальные. А у них одна, главная привилегия — быть впереди.

Н. МАСЛОВА.

Свердловск-Адлер

Наступает так называемый «бархатный сезон» на южных курортах страны. Уже сейчас ежедневно

Кольцовский аэропорт отправляет на юг, к берегам Черного моря, не менее 900 пассажиров. Учитывая при-

ближение «бархатного сезона», аэропорт с 20 августа по 6 сентября вводит дополнительный



рейс самолета ИЛ-18 от Свердловска до Сочи.

Навстречу совещанию рационализаторов

Твори, выдумывай, пробуй

В честь 50-летия Советской власти авиаторы Урала взяли почетное обязательство внести должный вклад в фонд рационализаторов, внедрить в производство 350 рацпредложений с годовой экономией 58 тыс. рублей.

За первое полугодие уже внедрено более 160 рацпредложений с общей суммой годовой экономии 33,3 тысячи рублей.

Это намного хуже тех возможностей, которых мы могли бы добиться, если бы творческая работа в коллек-

тивах наших подразделений была на должной высоте.

Так, в Свердловском подразделении, где председателем местного комитета тов. Свинтецкий, вопросы состояния рационализаторской работы в организации ВОИР на местном комитете не обсуждались в течение нескольких лет.

В большинстве коллективов управления условия смотра на лучшую постановку изобретательской и рационализаторской работы не доведены до всего личного состава. Нет наглядности по принятым ус-

ловиям смотра и обязательствам.

Ссылаясь на то, что нет инженера-экономиста, в Кировском авиаподразделении не подсчитывается экономия от внедренных рационализаторских предложений.

Общественное конструкторское бюро организовано и работает только в одном подразделении управления — в ЛЭРМ первого Свердловского авиаколлектива.

Все эти недостатки можно и нужно немедленно устранить. Для этого следует обсу-

дить совместно с партийным и профсоюзным активом вопрос о состоянии творческой работы авиаторов подразделений.

28—29 сентября в управлении будет проведено учебно-методическое совещание рационализаторов и изобретателей, председателей бригад и Советов ВОИР. К этому совещанию каждый коллектив должен подготовиться со всей ответственностью с тем, чтобы доложить на нем о выполнении обязательств в честь славного 50-летия Великой Октябрьской социалистической революции.

Г. БУРДИН, председатель терсовета ВОИР УрУ ГА.

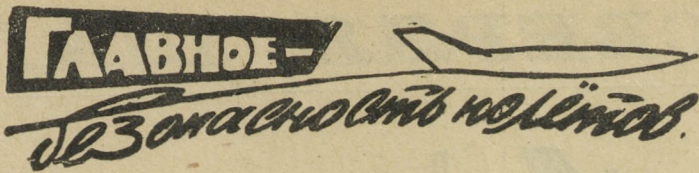


Слесарь-сборщик ремпродприятия П. И. Пономарев заслужил почетное звание ударника коммунистического труда. Он активно участвует в рационализаторской работе, коллектив участка узловой сборки избрал Петра Ивановича своим профоргом.

Борясь за досрочное выполнение обязательств в честь 50-летия Великого Октября, он систематически перевыполняет сменные задания, сдает работу только с отличным качеством.

Снимок А. Крушинского.

Знать и выполнять приказ



Перед авиацией спецприменения ставится задача всемерно повышать мастерство летного состава. А мастерство заключается в подготовке и допуске летного состава к полетам в сложных метеоусловиях.

Приказом МГА № 40—67 г. летному составу для полетов в сложных метеоусловиях также будут присваиваться минимумы № 1 и № 2 как днем, так и ночью.

Задача наша заключается в том, чтобы требования, поставленные перед транспортной авиацией, по подготовке к полетам в сложных условиях, внедрить и в авиацию спецприменения.

В первую очередь необходимо добиться, чтобы основной костяк летного

состава, допущенный к полетам по требованиям приказа ГУ ГВФ № 123—56 имел допуск к полетам по минимуму № 1 и № 2. О полетах № 1 и № 2 днем. О полетах ночью по минимуму задача по крайней мере не этого года, т. к. для нас острой необходимости в полетах ночью при минимуме № 1 и 2 нет.

Поэтому и в приказе МГА № 40—67 г. сделана оговорка о таких полетах, объясняемых производственной необходимостью и только с разрешения министерства.

В связи с выходом приказа МГА № 40—67 г. с новыми программами по 5 и 6 задачам приказа № 662—61 г. возникла необходимость приведения допусков летного и командного состава к полетам по единым минимумам погоды согласно требованиям таких документов, регламентирующих летную работу, как: НПП ГА — 66 г., § 105 и 156 при-

каз МГА № 40 — 67 г. и оргметодические указания МГА на 1967 год.

По сути дела приказ ГУ ГВФ № 123 — 56 г. хотя и не отменен по своему смыслу, но по содержанию уже устарел и потерял силу. Судите сами, если в приказе МГА № 662 — 61 г. задача № 5 содержала налет в объеме 5—00—6—30, то задача № 5 приказа МГА № 40 — 67 г. уже 53—40, если по приказу 662 — 61 г. всего был один раздел — аэродромная тренировка, то в приказе № 40 — 67 г. уже шесть разделов, такое же положение и по 6-й задаче. Как видите, приказ № 40 — 67 г. более объемный и конкретный.

Конечно, если в подразделениях летный состав впервые производит полеты, то такому составу необходимо предоставлять тренировку только согласно требованиям приказа МГА № 40 —

67 г. и в предусмотренном объеме.

Но как быть с летным и командным составом уже летающим?

До выхода в действие приказа МГА № 40—67 г. летный состав подразделений имел целый комплекс минимумов погоды, хотя и выполнял полеты по аналогичным заданиям. Так, например, при полетах по ПВП летный состав имел минимумы 100×1000, 150×1500, 200×2000, хотя и выполняли одинаковые задания как транспортные, санитарные, перевозка пассажиров.

При полетах в сложных метеоусловиях согласно требованиям приказа № 123 — 56 г. также имелись различные минимумы погоды с правом пробивания облачности: 100×1000, 150×1500, 200×2000.

Такое положение породило ряд неясностей и неудобств как для самого летного состава, так и для

работников службы движения.

В целях упорядочения допусков по минимумам погоды для летного и командного состава подразделений, выполняющих полеты на самолетах АН-2 и ЯК-12, а также единой методики проверки техники пилотирования командного и летного состава на подтверждение ранее присвоенного минимума погоды или на установление другого повышенного или пониженного минимума и приведение минимумов в соответствие с требованиями НПП ГА — 66 г., § 105, 156 и приказа МГА № 40 — 67 г. летно-штурманским отделом было разработано указание, выполнение которого облегчит претворение в жизнь требований приказа МГА № 40 — 67 г.

М. НИКИФОРОВ,
старший пилот-инспектор летно-штурманского отдела управления.

Кто виноват?

14 августа самолет АН-24 первого Свердловского подразделения, выполняя рейс 25 Свердловск — Киров, произвел посадку в аэропорту Кирова на 30 минут позже положенного срока. Кто виноват в непроизводительном налете?

Ответ прост — диспетчеры и аэродромная служба. Работники аэродромной службы не произвели укатку грунта, а руководитель полетов Кировского аэропорта не проверил готовность ВПП к приему самолета. В результате ИЛ-14, застряв на взлетной полосе, не дал возможности произвести посадку АН-24.

Последний в течение 30 минут летал вхолостую на высоте 400 метров и «экономил» таким путем более тонны горючего.

Г. ГУРЬЯНОВ,
пилот-инспектор Уральского управления.



Успешно справляются с заданием работники участка подготовки авиамоделей на ремпредприятии, где начальником Н. Н. Китин. Здесь трудится дружный коллектив по разборке и промывке деталей.

НА СНИМКЕ: бригадир мойки Анна Ивановна Колташова. Ее бригада передовая на участке.

УЛИТА ЕДЕТ...

Два месяца назад у нас в подразделении на профсоюзном собрании было принято решение о постройке базы для рыбаков и охотников в зоне Камского водохранилища. Городские власти пошли нам навстречу — выделили участок.

Материал для постройки базы в Пермском подразделении есть. Многие из нас на добровольных началах согласны участвовать в строительстве. Казалось бы, все в порядке, но вся беда в том, что командование и местком никак не могут решить вопрос с транспортом и инструментом, которые крайне необходимы для строительства.

Это тем более обидно, что в связи с переходом на пятидневную рабочую неделю у нас появилось больше свободного времени для отдыха. Вот почему к строительству базы отдыха надо приступать уже сейчас. Иначе в 1968 году перед нами снова встанет проблема: где и как отдыхать?

А. БЕЛОВ.

Слово боевому органу комсомоли Урала газете

НА СМЕНУ!

Редакционная коллегия молодежной газеты Свердловской области «На смену!» решила возродить традицию двадцатых годов «Комсомол — шеф Аэрофлота». С этой целью запланировано шире и чаще рассказывать читателям о жизни, трудовых делах авиаторов Уральского управления.

16 августа нынешнего года под заголовком «Мысли пятого океана» опубликовано несколько материалов, в которых рассказывается о прошлом и настоящем нашего управления. О том, как встречают славный праздник — 50-ле-

тие Великого Октября авиаторы Урала, рассказал читателям начальник политотдела В. И. БОЛЬШАКОВ. Он отметил ударный труд начальников аэропортов Свердловской области А. П. Алферова, Г. А. Смакова, Н. А. Адикаева, командиров комсомольско-молодежных экипажей Николая Миклица, Юрия Мандыча, Владимира Плетнева, Иллотов Зайцева, Ананьева, Ершова.

«Воздушный транспорт давно стал привычным для советских людей, — говорит в своей статье «От «фокера» до ТУ-134» по-

мощник начальника Уральского управления ГА по перевозкам Е. М. СЛУЦКИЙ. — Давайте сравним объемы пассажирских перевозок из аэропортов Свердловской области: 1959 год — 40506 пассажиров, 1963 год — 162924, 1966 год — 183205...»

В заключение автор говорит: «Наша страна подходит к празднованию 50-летия с мощными и надежными крыльями».

«Читатель спрашивает — авиатор отвечает». Под такой рубрикой корреспондент газеты «На смену!»

М. АЗЕРНЫЙ обобщил материалы недавно проведенной пресс-конференции в воздухе.

«Авиация шагает в завтра, — пишет журналист, — так можно сказать, глядя на экспонаты новой техники, демонстрировавшейся журналистам в Перми. Глядя на эту технику, хочется привести строки: «Летчик показал хороший полет на высоте трех километров». Так писали уральские газеты в 1910 году по случаю одного из первых полетов на Урале, совершенном с Пермского... ипподрома.

Жива в людях память о первых авиаторах Урала С. Г. Пичугове, П. Г. Скорикове, И. М. Скорородове. Первым совершил посадку самолета в Свердловске летчик Федор Николаевич Кононенко. Именно о его жизненном и летном пути рассказано в небольшом очерке «Первый в крылатой гвардии Урала».

Репортаж нашего корреспондента В. ГУРИНА познакомил читателей с работой воздушных химиков Урала на полях и плантациях солнечного Узбекистана.

Рядом товарищи...

ГРОЗА застала нас в техническом домике оперативной смены на линейке. Рабочий день бригады закончился, все собралось домой, и вдруг «стихийное бедствие» — обложило тучами все небо, насколько хватало глаз.

— Надолго эта петрушка, — говорит Геннадий Мингалев и привычным движением достает пачку «Примы», — закурим? Сигарету берет даже «в общем-то некурящий» бригадир Николай Павлович. И сразу оправдывается перед товарищами: «Это я за компанию».

В бригаде Тымченко шесть человек, считая и бригадира. Пятеро из них работают бок о бок уже несколько лет. Иван Алексеевич Бабушкин, Юрий Иванович Орлов, Геннадий Анагольевич Мингалев, Юрий Николаевич Акименко во главе

с Н. П. Тымченко — коллектив, который с полным правом можно назвать спаянным крепкой мужской дружкой и товарищеской взаимовыручкой.

Гроза приближается. Грохочет уже прямо над нашим домиком. Николай Тымченко поднимается с места и открывает дверь, чуть коснувшись фуражки провода, который соединяет наш домик с осветительной мачтой.

Сверкнуло, кажется, в пяти шагах от нас — ударило по мачте. Цепочка искр бежит по проводу. Николай инстинктивно нагибается.

— Ну, братцы, чуть не цапануло меня сейчас.

Он садится на место, не закрывая двери, — так светлей. Наш разговор продолжается.

— Раньше у работников оперативных смен, случалось, даже стремянок не хватало, о пере-

носных лампах приходилось только мечтать, — вспоминает Тымченко, — и технику обслуживали не ту, что сейчас.

Он подмечает интересное совпадение: за шесть последних лет шесть человек из его бригады (в среднем получается по одному в год) перешли работать бортмеханиками на самолеты. Среди них Владимир Мамехин, Виктор Мызников, Михаил Сеннин, Аркадий Скурихин. Жаль было расставаться с друзьями, но вместе с налетом грусти в глубине души рождалось чувство гордости за них.

Гроза, хотим мы этого или нет, то и дело вмешивается в нашу беседу своими гулкими раскатами. Совсем недалеко от нас небольшим интервалом в две-три минуты молния ударяет отвесно по кромке летного поля, оставляя после себя медленно под-

нимающиеся от земли клубы дыма.

— Нас молния не пробьет — погнется, — шутит бригадир, чтобы отвлечь товарищей от нежелательных мыслей, — не такие мы люди. Я о другом думаю. Кто в ночную смену выходит, тем нелегко придется. Мы сегодня обслужили за день семь машин. А к ним ночью как нагрянут все разом, тогда только разворачивайся...

К слову Николай Павлович вспоминает памятную для его бригады снежную мартовскую ночь, когда вазарке не рассчитали силы — в результате задержка ИЛ-18 на целый час. Переживали тогда все, но сделали нужные для себя выводы. Недаром бригада Николая Тымченко носит сейчас гордое звание коммунистической.

В этом году план по приведенным единицам

этим коллективом, как правило, перевыполняется, производительность труда обычно 110—112 процентов.

Получили задание на день — работу распределяет бригадир. Он знает, кому какую операцию лучше всего поручить, чтобы рационально использовать время. За смекалку и сердечность уважают Николая Павловича в рабочем коллективе. А когда дело спорится, можно и отдохнуть со спокойной совестью — собираются семьями в выходной день и уезжают в лес или на озеро.

Виновица задержки — гроза проходит мимо. Николай Павлович первым выходит из домика и, глубоко вздохнув, говорит улыбаясь:

— Хо-ро-шо... озону много — дышать легко. Как будто только что на смену заступил.

В. ГУРИН.

КАЖДЫЙ день приходят в редакцию письма от наших читателей. Пишут люди всех профессий: летчики и техники, штурманы и радисты, инженеры и метеорологи. Чаще всего это письма о своих товарищах, о хороших работниках, об успехах в социалистическом сорев-

новании. Нередко приходится получать нам и сообщения о недостатках, мешающих авиаторам нормально трудиться. Читатели правильно подвергают критике нерадивых руко-

водителей, смело, как говорится, «выносят сор из избы».

И главное: за каждым письмом забота о судьбе человека, о народном хозяйстве. Забота о том, как лучше встре-

тить знаменательный праздник—50-летие Великой Октябрьской социалистической революции.

Сегодня мы предлагаем вашему вниманию письма наших читателей диспетчера Кировского

аэропорта Галины Шипиной, председателя коллектива рыбаков и охотников Г. Сапожникова, техника Кировского аэропорта В. Нэжина, снимок Б. Воробьева и другие материалы.

На положении пасынков

В Уктусском аэропорту второй год работает секция стрелково-стендовой стрельбы. Самое горячее участие в ее работе принимают пилоты Г. В. Слышкин, Ю. Н. Писарев, В. П. Зеленский, Ю. Н. Кондрашкин, мастера Г. И. Кучугурный, В. М. Ковтунов, механик П. А. Попов, инженеры управления В. И. Рыбаков, В. Н. Феклистов.

Результаты плодотворной работы налицо. Сегодня среди стрелков есть спортсмены - разрядники. В их числе Г. И. Кучугурный, выполнивший норму первого разряда, В. А. Антипов, В. И. Рыбаков, Ю. Н. Писарев.

И тем не менее проведенные стрелково-стендовые соревнования в зачет XVIII летней спартакиады управления показали, что в подразделениях еще слабо развит этот вид спорта. Достаточно сказать, что Челябинское, Кировское, Курганское и Ижевское подразделения отказались принять участия в интересных соревнованиях.

Это говорит о том, что командование и профсоюзные организации подразделений мало уделяют внимания стрелково-стендовому спорту. Причем некоторые руководители заявляют прямо: зачем развивать этот вид спорта, если команду для участия в финале спартакиады Аэрофлота выставлять не требуется? В связи с этим уместно спросить: разве только для участия в финале нужно стремиться к развитию того или другого вида спорта? Или мы хотим видеть каждого авиатора сильным, ловким, смелым?

Пропагандировать стрелково-стендовый спорт среди работников гражданской авиации крайне необходимо, так как сегодняшний летчик, авиатехник или радист — завтрашний военный специалист. Вот почему наше горячее желание увидеть в программе следующей летней спартакиады Аэрофлота соревнования стрелков. Тем более что поборники этого замечательного вида спорта есть почти в каждом подразделении.

Г. САПОЖНИКОВ, председатель коллектива рыбаков и охотников.



За семь верст киселя хлебать

Дорогая редакция! Нам хотелось бы получить на страницах вашей газеты ответ от командования Кировского подразделения и управления на вопрос: где питаться техническому составу? Дело в том, что до сих пор в нашем гарнизоне нет ни столовой, ни буфета.

Вот и приходится техникам, мотористам и другим

авиарботникам бегать на обед в город или довольствоваться тем, что принесено из дома. Согласитесь, что все это мало кого устраивает.

Между прочим, в аэропорту есть ресторан. Рассчитан он в основном на пассажиров. Мы же в ресторане редкие гости. Почему? Прежде всего там высокие цены и питаться там три раза в

день получается накладно. К тому же нам неудобно заходить в ресторан в рабочих спецовках, а переодеваться мы просто-напросто не имеем времени.

О всех наших бедах прекрасно осведомлены в управлении. В свое время к нам приезжал представитель УрУ ГА, который клятвою заверил нас, что столовая будет. Но время идет, а поло-

В. НЭЖИН.

Скромная профессия

Издавна славилось ремесло плотников. Умели они избы рубить, которые стояли не один десяток лет, возводить без единого гвоздя чудо-соборы, поражающие своей статью и красотой. В век стекла и бетона работа их стала не такой броской, на первом плане теперь искусство каменщиков, монтажников, штукатуров. В СМУ-8 плотников вряд ли наберется на бригаду, разбросаны они по одному — по два по разным объектам. Но если возникает необходимость, собирают плотников вместе и старшим непременно ставят Григория Антоновича Бажана, человека, известного среди строителей своим верным

словом и умелыми руками. В строительно-монтажном управлении он трудится с 1950 года, почти со дня его основания.

Густая зелень тополей и берез, бело-розовые кирпичные здания оттеснили, скрыли деревянные дома, на строительстве которых веселым перезвоном вели перекличку топоры и пилы первых плотничьих бригад. У тех, у кого рабочий стаж исчисляется не одним годом на предприятии, есть преимущество — в них живет их прошлое и настоящее. Для них заметнее его рост. А о мастерстве рабочих говорят построенные ими здания, переход от простых к ажурным конструкциям нового аэровокзала.

На берегу реки Исеть в сосновом бору раскинул свои владения небольшой городок неунывающего племени мальчишек и девчонок. Красные, словно загоревшие стволы сосен и в пасмурный день хранят солнечное тепло, пушистые ветви заглядывают в окна светлых корпусов. Уютные домики в пионерском лагере строили также заботливые руки плотников из бригады Григория Антоновича Бажана. Когда тишина еще дремлет в сосновом бору и покой летнего утра не нарушают голоса шумливой детворы и трубные звуки горна, в лагерь прибывают плотники. Им каждый год находится здесь работа.

Григория Антоновича обычно посылают, когда сроки нас поджимают, иному на эту работу требуется в полтора раза больше времени, — говорит прораб участка В. А. Воробьев, где трудится Бажан. — Бездельников не терпит. Сам, если нужно, может взяться и за столярный инструмент.

Среди многих Почетных грамот у Григория Антоновича есть одна, которая не менее дорога, чем все остальные. Ее вручил ему поселковый Совет Малого Истока. Четыре года он был председателем уличного комитета. Вечерами, в свободное время вместе с другими родителями готовил для ребят улиц Ап-

рельской и Новоселов сюрприз — детскую площадку. Поставили грибки, смастерили скамейки, спортивные снаряды, разбили волейбольную и баскетбольную площадки, на голубой арке неумело, но старательно написали: «Добро пожаловать». Спросите любого жителя, любого мальчишку с этих улиц, где находится детская площадка, — никто не будет морщить лоб, вспоминать, а приведут вас прямо к ней.

Сейчас Григорий Антонович помогает штукатурам, которые работают в новом аэровокзале. А вот закончат кладку полов облицовки, — будет работа и для звена Григория Антоновича.

Н. ИВАНОВА.

САША рос, как и все его сверстники, озорным, бойким. С мальчишками гонял голубей, бегал по лужам, дергал, подражая другим, за косы девчонок. И не заметил Федор Задорожный, как подрос, возмужал сын.

Успешно окончена школа. По путевке комсомола Александр Задорожный идет учиться в Саратовский аэроклуб, где сделал свои первые шаги в небо.

Именно в аэроклубе Александр решил посвятить всю свою жизнь авиации. После аэроклуба продолжает овладевать летным мастерством в авиационной школе в Чкаловской школе военных летчиков.

Любознательный, прилежный курсант Задорожный всегда шел впереди своих сверстников. Командиры постоянно отмечали его природный талант летать. Именно это и решает его дальнейшую судьбу — Александр становится пилотом-инструктором.

Передать опыт, навыки летного искусства нелегко. Здесь нужны не только

хорошие знания авиационной техники, аэродинамики и так далее. Надо хорошо знать каждого своего ученика, видеть его достоинства и недостатки, уметь научить любить авиацию.

После демобилизации из армии А. Ф. Задорожный переходит работать в гражданскую авиацию. Трудится во многих авиационных подразделениях Советского

Союза. Штурвал военных машин У-2, ЯК-6, Пе-2 он заменил на штурвал ИЛ-10, АН-2, ЛИ-2.

В Кировском аэропорту Александр Федорович работает с 1950 года. За время работы в подразделении он успешно совершенствует новую технику, повышает знания. После окончания школы высшей летной подготовки в 1958 году ему доверяют

должность командира самолета ЛИ-2. Сейчас Александр Федорович — командир подразделения самолетов ЛИ-2. Требования к себе и подчиненным.

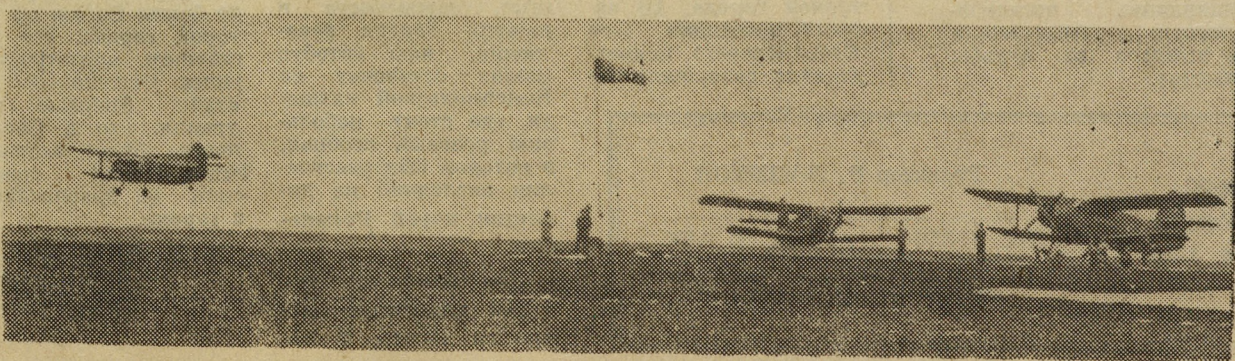
Совсем недавно труд Александра Федоровича отметила Родина. За налет свыше 14000 часов и успешное выполнение семилетнего плана он награжден медалью «За трудовую доблесть».

За полночь гаснет в доме авиатора свет. Завтра новый день, новые заботы. И снова в полет. В добрый путь, Александр Федорович! Чистого вам неба!

ГАЛИНА ШИПИНА.

В добрый путь

СНИМАЮТ ФОТОЛЮБИТЕЛИ



В почтовых конвертах, которые слетаются к нам в редакцию со всех уральских авиационных подразделений, встречаются не только письма, но и фотографии.

Сегодня мы публикуем один из снимков нашего читателя Б. Воробьева, который он назвал «Авиационные будни».

Коротко

ОРЕЛ АТАКУЕТ САМОЛЕТ

Самолет АН-2 Пермского подразделения, ведомый командиром Степаном Ярковым и вторым пилотом Анатолием Кульковым, выполнял очередной рейс в окружной центр Кудымнар.

Вдруг авиаторы заметили большого орла. Гордая птица стремительно мчалась навстречу самолету. Своевременный разворот машины, но орел все же успевает таранить самолет в крыло.

Только благодаря мастерству пилотов удалось удержать машину в воздухе и довести ее до аэропорта.

Н. МЕХАНОШИН, авиатехник Кудымнарского аэропорта.

ПОЛКУ КОМАНДИРОВ ПРИБЫЛО

В Кировском подразделении закончили программу по вводу в строй на должности летчиков кораблей летчики Б. М. Чулкин, А. М. Мохненко, В. П. Гончаров.

Эти товарищи готовы занять командирское кресло на самолете ЛИ-2.

КТО БЫВАЛ в краеведческом музее Нижнего Тагила, тот, наверное, обратил внимание на картину известного художника Нисского «Подвиг летчика». На полотне — воздушный бой. Горящий краснозвездный истребитель таранит фашистский самолет. Советский летчик, вдохновивший живописца, — Павел Андреевич Пологов.

Родился он в Нижнем Тагиле. Здесь работал слесарем в доменном цехе металлургического завода имени Куйбышева. В 1934 году попутевке комсомола направлен в Оренбург на учебу. Через два года — он лейтенант, летчик-истребитель.

К началу Великой Отечественной войны Пологов уже имел опыт воздушных боев с японцами и белофиннами. На его груди — орден Красной Звезды.

В 1942 году Пологов был назначен штурманом 737-го истребительного полка.

Однажды истребители получили задание: обеспечить сопровождение ИЛов, которые шли на штурмовку вражеских аэродромов под Орлом. Несмотря на неистовый огонь зениток, операция прошла без единой потери. Несколько самолетов получили повреждения, но сумели дотянуть до родного аэродрома. Не было только самолета Пологова. Лишь через некоторое время над кромкой леса оказалась точка. Это был Пологов. Он тянул на честном слове: баки были совершенно пусты.

Вслед за самолетом Пологова появился УТ-2 командира дивизии М. Г. Мачина. Он пробыл в полку около часа, сделал разбор операции, поблагодарил личный состав полка за успешное

выполнение задания. Собираясь уходить, спросил:

Кто летает на семьдесят девятом?

— Старший лейтенант Пологов, — ответили ему.

Пологовский таран

— Здесь товарищ Пологов?

Пологов шагнул вперед.

— Командир эскадрильи соседнего полка Салов просил передать вам личную благодарность. Он так и сказал: «Не подоспей вовремя семьдесят девятый, не сбей он «мессера» — не видать бы мне ни земли, ни неба».

Случилось так, что, возвращаясь с операции, Пологов увидел, как советский истребитель отважно сражался с группой «мессершмиттов». И хотя горячее было на исходе, Павел, не задумываясь, бросился на помощь товарищу...

Военные историки В. Н. Гапонов и А. Д. Зайцев по документам архива Министерства обороны СССР собрали сведения о пилотах, совершивших таран. Известны имена летчиков, которые 210 раз ударами своих машин преградили путь фашистским самолетам. Среди них и имя П. А. Пологова.

Это произошло весной 1944 года. Советские дивизии продвигались на запад, оставив в тылу еще занятый фашистами Ковель. Осажденный гарнизон, насчитывающий до 20 тысяч солдат и офицеров, предпринимал яростные контратаки. Кончались запасы продуктов, боеприпасов. Тогда над Ковелем стали

появляться немецкие транспортные самолеты и сбрасывать на парашютах продовольствие.

Краснозвездные ястребки получили боевое задание. Взлет. Навстречу восьмерке советских истребителей

«Фоккеры» слева, — раздалось в наушниках.

С двух сторон командирский ЯК настигала пара вражеских истребителей. Пологов пытался уйти от атаки. Но было поздно: из бензобака по-



казались языки пламени. Чтобы сбить их, летчик дважды бросал машину из пике. Не помогло. Кабина пилота наполнялась дымом. Он резал глаза, вызывая кашель.

Пламя уже касалось лица, рук. Приборы заволокло дымом. Надо прыгать! Внизу виднелись изгибы окопов. Но чьи они? Наши? Немецкие? Уже отстегнуты ремни, откинут колпак... Вдруг Пологов увидел, как справа ему наперез мчится «юнкерс».

— Таран! — сам себескомандовал летчик.

Винт ЯКа впился в хвостовое оперение стервятника.

Вскоре подползли свои. Вечером он прибыл на наш аэродром. Врачи заставили его лечь в медсанбат. Там Павла навестил комиссар Житный.

— Поклон от всех. Читай!

...Пятьсот метров Пологов падал в затычном прыжке. По нему стреляли из траншей. Опустился на нейтральной полосе. Это выяснилось позже. А пока он освободился от строп, отполз в сторону и поставил пистолет на боевой взвод. Только тогда ощутил боль в ноге, в кисти.

Вскоре подползли свои. Вечером он прибыл на наш аэродром. Врачи заставили его лечь в медсанбат. Там Павла навестил комиссар Житный.

— Поклон от всех. Читай!

Герой, с которых стоит делаться жизнь

тай! — и подал газету «Правда», где в оперативной сводке от Советского Информбюро за 9 апреля 1944 года сообщалось о подвиге Пологова.

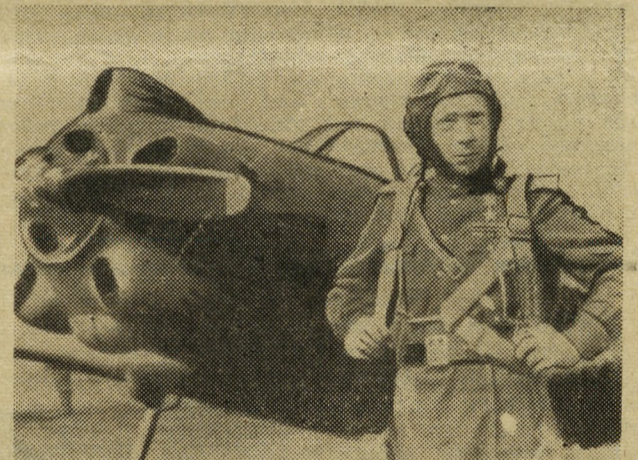
П. А. Пологов прошел с боями почти всю войну. Он начал ее старшим лейтенантом, штурманом эскадрильи, а закончил подполковником, командиром авиационного полка. Указом Президиума Верховного Совета СССР от 2 сентября 1943 года П. А. Пологову присвоено звание Героя Советского Союза.

Так воевал Павел Андреевич Пологов — один из 250 Героев-свердловчан.

Уже 15 лет он трудится диспетчером на Уральском турбомоторном заводе и считается одним из лучших производственников. Его портрет украшает Галерею славы Ordжоники-зевского района.

А. АБРАМОВ.

НА СНИМКАХ: П. А. Пологов; П. А. Пологов в 1944 г.



В выходной на берегу Вятки

В нашем аэропорту регулярно проводятся коллективные выезды за город. Излюбленными местами отдыха кировских авиаторов стали озеро Великое и Никольский затон.

Хлопоты по организации таких поездок взяла на себя профсоюзная и комсомольская организации авиаподразделения. (Ответственные Д. Шабалин и Л. Корчемкина).

В. ФИЛИППОВ, секретарь комсомольской организации АТБ.

Встреча с прошлым

Экскурсия по памятным местам — это встреча с живой историей города. 16 августа работники 2-го Свердловского подразделения совершили та-

кую экскурсию. Мы побывали на площади 1905 года, у Вечного огня, зажженного в память борцов революции, наш автобус сделал остановку на Комсомольской площади, где стоит небольшой розовый особняк, в котором был расстрелян последний из династии царей Романовых.

Для многих из нас город как будто открылся заново. В на-

званиях площадей, улиц — летопись времени, которую продолжает нынешнее поколение свердловчан.

Рассказ экскурсовода Эммы Салюк об истории города, его настоящем, новостройках увлек участников поездки. Впервые мы узнали, что в Свердловске будет заложен Исторический сквер, один из красивейших в городе.

Н. ЗАМЯТИН, заведующий Уктусским клубом.

ТЕМАТИКА

ЛЕКЦИЙ, ДОКЛАДОВ, ПОЛИТИНФОРМАЦИИ К 50-ЛЕТИЮ ВЕЛИКОЙ ОКТЯБРЬСКОЙ СОЦИАЛИСТИЧЕСКОЙ РЕВОЛЮЦИИ

1. Партия большевиков — организатор и вдохновитель победы Великой Октябрьской социалистической революции.
2. Большевицкие организации Урала — вдохновители и организаторы рабочих масс в борьбе за победу власти Советов.
3. Славное 50-летие (доклад о Тезисах ЦК КПСС к 50-летию Октября).
4. Героический путь борьбы и созидания. Полная и окончательная победа социализма в СССР — итог всемирно-исторического значения.
5. Строительство коммунизма — продолжение и развитие великого дела Октябрьской революции.
6. Развитие гражданской авиации за годы Советской власти (в целом и отдельно на Урале).
7. Великий Октябрь

- и культурная революция в СССР.
8. Великий Октябрь и утверждение принципов коммунистической морали.
9. Великий Октябрь и формирование нового человека.
10. Развитие государства и демократии за годы Советской власти.
11. Великий Октябрь и торжество социалистических наций.
12. Великий Октябрь и кризис буржуазной идеологии.
13. Коммунистическая партия во главе с В. И. Лениным в борьбе за создание советской авиации.
14. Неустанная забота Коммунистической партии и Советского правительства о дальнейшем прогрессе гражданской авиации.
15. Воздушный транспорт — одна из важных отраслей народного хозяйства.

16. Место и значение воздушного транспорта в общей транспортной системе страны.
17. Гражданская авиация на службе народного хозяйства СССР.
18. Перспективы развития гражданской авиации в новой пятилетке.
19. Великая Октябрьская социалистическая революция и мировой революционный прогресс.
20. Ленинская теория социалистической революции и ее значение для судеб социализма в СССР и во всем мире.
21. Социалистическая индустриализация — ключевая задача социалистического строительства.
22. Главное оружие построения социализма в СССР — государство диктатуры пролетариата.
23. Социалистическая демократия и повышение дисциплины, организованности, ответственности каждого за судьбы общества.

24. Образование мировой социалистической системы — крупнейшее историческое событие после победы Октября.
25. Борьба КПСС за единство и сплочение коммунистических и рабочих партий на основе принципов марксизма-ленинизма и пролетарского интернационализма.
26. Великий Октябрь и коренные сдвиги во всей системе международных отношений.
27. Великий Октябрь и борьба за мир.

В помощь пропагандистам и политинформаторам



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

Редактор Р. ЛАПИКОВ.

НС 31356 Заказ № 4495

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