



Курс — на авиахимработы

ДЕСЯТЬ ЭКИПАЖЕЙ МАЛОЙ АВИАЦИИ ИЗ СВЕРДЛОВСКА, ЧЕЛЯБИНСКА И КУРГАНА ВЫЛЕТЕЛИ НЕДАВНО НА АВИАЦИОННЫЕ ХИМИЧЕСКИЕ РАБОТЫ. НА УКРАИНЕ, В КИЕВСКОЙ ОБЛАСТИ, ПРЕДСТОИТ ИМ С ВОЗДУХА ВНЕСТИ МИНЕРАЛЬНЫЕ

УДОБРЕНИЯ НА 30 ТЫСЯЧ ГЕКТАРОВ СЕЛЬСКОХОЗЯЙСТВЕННЫХ УГОДИЙ. СРЕДИ АВИАЦИОННЫХ АГРОХИМИКОВ ОПЫТНЫЕ КОМАНДИРЫ АВИАЦИИ СПЕЦПРИМЕНЕНИЯ И ПИЛОТЫ Л. Г. ЧЕРНЫШЕВ, Н. И. БУЛДАКОВ, С. Я. ГОРЕЛОВ, К. К.

ПОТАПОВ, А. Д. ТЕХНИТИН, В. Г. КАЗАКОВ, В. М. СВАЛОВ, И. Ф. ДЕДЮХИН И ДРУГИЕ.
В. ЗОНОВ,
инженер по авиации
специального назначения УрУ ГА.

РЕПОРТАЖ



Авиатор УРАЛА

ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

№ 10 (1656).

СРЕДА, 13 МАРТА
1968 ГОДА

Год издания
XXVI

Воздушные ворота Удмуртии

Около года назад с Ижевского аэродрома впервые отправился на юг страны самолет АН-24. Прошло несколько часов, и он приземлился на берегу Черного моря, в Гудаутах.

С тех пор эта линия неизменно пользуется успехом у пассажиров.

Работники аэропорта стараются создать дополнительные удобства курортникам.

— Примерно с 15 мая, — говорит начальник отдела перевозок Федор Алексеевич Клюкин, — возобновятся ежедневные рейсы АН-24 из Ижевска в район Черного моря.

За последние годы Ижевский аэропорт несколько укрепил свою материально-техническую базу. В настоящее время столица Удмуртии соединена прямым воздушным сообщением с Москвой, Горьким, Казанью, Куйбышевом, Саратовом, Ульяновском, Свердловском, Уфой, Пермью и некоторыми другими крупными городами страны. Воздушная связь регулярно поддерживается и с большинством районов Удмуртии.

Кроме пассажиров, Ижевский аэропорт перевозит народнохозяйственные грузы. Отсюда несколько раз в сутки уходят самолеты с продукцией республики. Еще больше грузов поступает в Ижевск. Бывают дни, когда аэропорт вдвое перерабатывает плановый объем грузовых отправок.

Вопросы дальнейшего развития воздушного транспорта только что обсуждались на собрании партийной организации аэропорта. На нем, в частности, шла речь о том, что в юбилейном году хорошо потрудились экипажи, возглавляемые А. Юнг, А. Иващенко, В. Чукиным, В. Самоновым и другими. План авиационно-химических работ был выполнен на 103 процента. В третьем году пятилетки предстоит весной и летом обработать свыше 250 тысяч гектаров посевов. Санитарная авиация располагает необходимым количеством самолетов ЯК-12.

С первого января 1968 года Ижевский аэропорт переведен на новую систему планирования и экономического стимулирования. Во время подготовки к хозяйственной реформе созданы советы НОТ и несколько творческих бригад. При их помощи удалось выявить дополнительные резервы. Проведен хронометраж на каждом производственном участке.

Коллектив аэропорта принял обязательства в честь 100-летия со дня рождения В. И. Ленина. Решено пятилетний план завершить к 7 ноября 1970 года, а задание 1968 года — к 25 декабря. Сверх плана текущего года будет перевезено 3400 пассажиров и 82 тонны грузов.

Авангардное место в соревновании занимают ударники и передовики производства. Молодой пилот В. Калиновский начал летать на самолете ЯК-12. Потом его выдвинули на должность командира грузового самолета, и недалеко время, когда В. Калиновский сядет за штурвал пассажирской машины.

Среди ветеранов следует отметить авиатехника И. Сторожева. В системе гражданской авиации он свыше трех десятилетий, награжден орденом Трудового Красного Знамени. И. Сторожев безупречно готовит машины к полетам.

Маяки есть и в других службах аэропорта. Это руководитель полетов А. Галкин, диспетчер М. Балутин, бригадир С. Худяков, грузчики А. Ижболдин и А. Мулявка.

Н. МАТВЕЕВ,
корр. «Удмуртской правды».

Первые итоги работы по-новому

Два месяца работы в условиях реформы — это очень мало, но это был экзамен, который показал как уральские подразделения подготовились к этому важному шагу, выявил наши промахи, недоработки. Новая система хозяйствования потребовала дополнительных усилий, авиаторы на третий год пятилетки взяли более напряженное задание, выдвинули свой «встречный» план.

Государственное задание за январь и февраль управление выполнило по всем экономическим показателям. Качественные показатели у большинства подразделений хорошие, жизнь проверя-

ет наши расчеты, вносит поправки, свои коррективы. Эксперимент продолжается.

5 марта в клубе Укусского подразделения состоялось совещание командиров подразделений, где они подвели итоги первых месяцев работы в новых условиях планирования и экономического стимулирования, обменялись опытом, рассказали о тех трудностях, с которыми пришлось столкнуться.

Сегодня мы публикуем ряд материалов с этого совещания.

Помогает ОПЫТ

Вплотную подготовкой к новой системе планирования и экономического стимулирования челябинцы приступили с сентября прошлого года. Нам как раз не хватило времени подготовить к переходу работников, раскрыть перед ними наглядно, какие выгоды получат производство и люди.

В новых условиях, когда в службах внедряется хозрасчет, большая самостоятельность дана их руководителям. Каждая служба имеет сейчас фонд материального поощрения. Тем самым повысилась ответственность у начальников отделов за состояние дел и дисциплины в авиационных коллективах.

В подразделении ведется учет за отправками пассажиров, почты, груза и доходов с 1965 года.

Опыт прошлых лет пригодился нам и при новой системе. Мы всегда знаем, каким оказался для аэропорта прошедший день, какую он принес коллективу прибыль. Оперативный учет совершенствуется, мы стараемся сделать его гибким, нужно, чтобы он проник в каждую службу, помогал быстро выправить создавшийся в процессе работы прорыв. Введение пятидневного учета горюче-смазочных материалов и запасных частей в службе связи показывает, что такой контроль необходимо завести в ОМТС.

Новая система хозяйствования коснулась организации социалистического соревнования. В положение о соревновании были внесены коррективы. Местный комитет подразделения подводит итоги соревнования между тремя большими коллективами аэропорта, АТБ и летного. В зависимости от результатов работы за квартал местком определял премии: для аэропорта — 800 руб., для двух других коллективов — по 400 руб. Цеховым комитетам дано право решать, какому

участку, службе в своей подгруппе присудить призовое место.

В. БЕЛЯИ,
начальник
Челябинского
аэропорта.

Не убытки, а прибыль

Нашему подразделению заведомо планировались убытки. Результаты работы коллектива за два месяца свидетельствуют, что ижевцы могут работать рентабельно. План по приведенным часам выполнен авиаторами на 362 процента, по отправкам пассажиров — на 128, грузов — на 104, доходы составили 107 процентов. Подразделение записало на свой счет пять тысяч рублей прибыли. Конечно, сумма невелика, но для нас это первая ласточка того, что подразделение вырвалось из числа отстающих.

Чтобы выполнить дополнительные социальные обязательства, нам пришлось увеличить частоту движения на местных воздушных линиях, открыть три новые линии, ввести ежедневные грузовые спецрейсы.

Со второй половины февраля в Удмуртской республике начался сезон авиационных работ. Через месяц, когда весна на уральской земле станет полноправной хозяйкой, нам не справиться со всем фронтом работ собственными силами. Дополнительно для обработки площадей потребуется десять экипажей.

Нужна помощь управления и в составлении летного расписания. Стоит позаботиться о том, чтобы в весенне-летнюю навигацию не были отменены рейсы из Саратова, Куйбышева, Горького. А вот у рейса Ш-5 хотелось бы, чтобы конечный пункт был не Казань, а Ижевск. До Казани из нашего аэропорта самолет уходит загруженным на 25 процентов.

С. ДЕГТЕВ,
командир Ижевского
подразделения.

Вы слушаете «На взлет!»

Вечером 7 марта раздалась знакомые позывные очередного выпуска радиожурнала кольцовских авиаторов «На взлет!».

Праздничная программа началась передачей «Голоса биографии Страны Советов». На этой странице радиожурнала прозвучали документальные записи вы-

ступлений соратников Ильича Н. К. Крупской и М. И. Ульяновой, а также документальные радиозаписи сообщений из космоса первой женщины-космонавта В. Терешковой. Радиослушатели авиаторов Кольцова ознакомились с праздничной сводкой новостей, прослушали радиозаписи о лучших ра-

ботниках первого Свердловского подразделения.

Страничкой «Мы вас поздравляем» и музыкальной передачей «Мелодии, которые вам нравятся» закончилась эта программа «На взлет!».

Программу радиожурнала вели борпроводники Е. Ионова и Г. Воронков.

Диспетчер КДП Курганского аэропорта Вера Ивановна Вдовина работает в смене имени 50-летия Октября.

В службе движения она трудится с 1963 года. До этого Вера Ивановна закончила школу высшей летной подготовки, долгое время летала в Курганском аэроклубе летчиком-спортсменом.

На снимке: ударник коммунистического труда В. И. Вдовина за пультом диспетчера КДП.



Балалайкин торжествует

Многое из того, что взяли на прицел народные контролеры Кировского подразделения в один из последних рейдов, исправлено. В фотогазету, сделанную членами группы, можно бы внести изменения, рядом под фотографиями приписать: «Меры приняты». Такая надпись могла уже появиться в день выпуска газеты. Достаточно было сигнала народных контролеров о хранении цемента в кузовах машин, как на второй день после проверки служба БАО навела порядок.

Как ни было бы неприятно, но фотообвинение мы не торопимся снимать. Не все еще недостатки устранены. Народные контролеры не получили ответа от начальника автобазы. Что же собираются предпринять в этой службе со старым автобусом? Хотя старым его сделал уход. За пять лет автобус ни разу не был в капитальном ремонте, «бережливые» хозяева довели машину до такого состояния, что сейчас ее впору сдавать в металлолом.

Подразделение перешло на новую систему хозяйствования, и народные контролеры должны постоянно интересоваться, как в службах используются и расходуются материальные ценности и средства. Щедрость — качество столь ценное для хозяина дома, — здесь излишне. Оно граничит с разбазариванием народной копейки. Поэтому членам группы хотелось бы знать, найдут ли командование применение автофургонам. Подразделение арендовало их, но пока они стоят без пользы, а ведь за каждый автофургон в месяц платим 90 рублей.

В группу народного контроля поступают многочисленные сигналы на работу административно-хозяйственного отдела, руководимого Г. И. Кононовым. Большинство служб не устраивает тот распорядок дня, который существует в АХО. В Аэрофлоте, как известно, работники служб перешли на пятидневную рабочую неделю с двумя выходными днями там, где позволили условия и, конечно, не в ущерб производству. Сотрудники административно-хозяйственного отдела у нас в подразделении тоже переведены на пятидневку. А это значит, что два дня в помещениях остальных служб стоит холод. На два дня авиаработники переходят на самообслуживание. Получается, как у Балалайкина, героя сатирической миниатюры Аркадия Райкина: не нравится — пиши жалобу на себя. Пассажиры, добравшись до аэропорта, изрядно продоронет, надеется в аэровокзале согреться. Но попасть в тепло ему не удастся, в этом он убеждается сразу. Безошибочный градусник — пар, при каждом слове слетающий с губ, — подскажет пассажиру истинную температуру в помещении. Не отапливается в эти дни и комната матери и ребенка. Так что посидеть в ней, перепеленать малыша нельзя.

Жалобы в адрес административно-хозяйственного отдела для начальника Г. И. Кононова не новы, но к ним он относится с невозмутимым спокойствием. Забота о пассажирах не его дело — философия Балалайкиных торжествует: личный покой — прежде всего.

Н. КОСТИН,
председатель группы народного контроля
Кировского подразделения.

А для кого инструкция?

В § 157 «Наставления 65842, 93484, 65892. После инженерно-авиационной службе ГА» сказано: «Крепление самолетов на стоянках вне ангаров осуществлять в соответствии со специальной инструкцией по безангарному хранению самолетов данного типа».

ЧЛЕНЫ «КОМСОМОЛЬСКОГО ПРОЖЕКТОРА» 2-го СВЕРДЛОВСКОГО ПОДРАЗДЕЛЕНИЯ ПРОВЕРИЛИ ВЫПОЛНЕНИЕ ЭТОЙ СПЕЦИАЛЬНОЙ ИНСТРУКЦИИ В ТЕЧЕНИЕ ОДНОГО ДНЯ. И ВОТ КАКИЕ РЕЗУЛЬТАТЫ ПОЛУЧЕНЫ.

28 февраля беспричинно, в нарушение инструкции, после выполнения рейсов долгое время не были припаркованы машины № 29333,

Самолет ЯК-12 № 95993 был в этот день припаркован только с одного крыла, как нам объяснили, «до вечера»...

В Уктусском подразделении уже имелись случаи предпосылок к поломкам самолетов на земле, виной чему была «забычивость» при швартовании машин. Неужели эти предпосылки не гарантированы от повторения?

В НАЧАЛЕ нынешнего года народным контролером Челябинского АТБ было проверено состояние оборудования для обслуживания поршневых самолетов на транзитной стоянке. В итоге обнаружено,

что освещение на линейке плохое, электроколонки занесены снегом и не все задействованы. Оборудование не ремонтируется, моторные чехлы на 30 процентов порваны. Двигки МП-85 без термометров, трубки бензосистемы погнуты и не во всех колонках работают. Стоянки не очищаются и не укатываются, обледенели, а это угрожает технике безопасности при обслуживании самолетов.

ОСТРЫЕ СИГНАЛЫ

Наш рейс Ш-5 и Ш-6 Свердловск — Ижевск — Свердловск, пожалуй, ни разу не прошел без происшествий. Дело в том, что в Ижевском аэропорту нас обязательно ждут сюрпризы. Одно дело — нет носильщиков и эту обязанность приходится делить между собой членам экипажа. Другое — здесь работники отдела перевозок не привыкли сопровождать пассажиров на посадку.

И в итоге вместо 48 в салон набирается по 50—60 человек. А в этом случае на помощь приходит милиция. Так было 27 и 28 февраля. Так будет продолжаться еще долго, пока начальник отдела перевозок тов. Клюкин не примет соответствующих мер.

Рейсом Ш-15 прилетели мы в Магнитогорский аэропорт. И как ни старались попасть в АДС, так и не смогли. Все входы и выходы занесены снегом. Вот и пришлось пробираться к диспетчеру чуть ли не через окно. Что это — новинка в обслуживании авиаторов или бесхозяйственность?

М. САЛЬМАНОВИЧ, командир самолета АН-24.
В. ДРАНИШНИКОВ, второй пилот.

Составленный акт был срочно разобран руководящим составом подразделения, немедленно устранены все неурядицы. Так, электрик Михель сделал на стоянке дополнительные передвижные светильники, электроколонки были очищены от снега, деревянные и полотняные щиты отремонтированы, заменены бочки под смесь отстоя бензина и масла.

Свой рассказ о народном контроле АТБ я начал преднамеренно. Именно в этой службе подразделения лучше всего поставлена работа. Тщательно разрабо-

полезных рейдов являются начальник ОТК С. Супенко, техник-бригадир Л. Кукарека, авиатехник С. Пынтин, техник УТР В. Кураев.

Активизировалась работа народных контролеров в летных подразделениях. Сейчас здесь по общему с партийной организацией плану проводится проверка и подготовка экипажей к весенне-летней навигации, к предстоящим авиационно-химическим работам.

И все же в нашей работе еще есть недостатки. Именно поэтому было решено провести 20 февраля нынешнего года семинар с



Семинарское занятие с «Комсомольским проектором» заставило этот молодежный коллектив стать более действенным, оперативным.

И. АНДРЕЕВ,
председатель
народного контроля
Челябинского
подразделения.

На снимке: председатель группы народного контроля АТБ Е. С. Шишков.

ПОСТОЯННО ВСКРЫВАЯ НЕДОСТАТКИ

таннный план позволяет здесь оперативно вскрывать недостатки, быстро их ликвидировать, быть настоящим помощником партийной и профсоюзной организациям.

Пятый год возглавляет народных контролеров АТБ Евгений Сергеевич Шишков. Он член партийного бюро, 23 года работает на ремульчатке, хорошо знает производство. Сейчас настоящими помощниками председателя и инициаторами

председателями группы и старшими постов. О работе по новой системе планирования и экономического стимулирования рассказала начальник планового отдела А. Н. Лабина. С докладами о задачах народных контролеров по бережливости, безопасности полетов, по сбору цветных и черных металлов выступили командиры подразделений и партийные руководители. Обменялись опытом работы тов. Семенов и другие.

Справедливая Обида

Нормальной работе АТБ ангару специальное помещение и перенести туда мастерские, то производительность труда повысится минимум на 15—20 процентов. Это значит, что машины будут меньший про-

Если потребовалось заклепать капот или заварить патрубков, то нужно разыскать грузовую автомашину и отвезти детали в мастерскую, а к концу дня, когда детали будут отремонтированы, опять нужна автомашина, чтобы доставить их к самолету. Если необходимо произвести слесарные или сварочные работы непосредственно на самолете, нужно доставить слесаря или сварщика вместе с инструментами и оборудованием.

Все эти производственные неурядицы как нельзя хуже отражаются на рабочем настроении и производительности труда. А если пристроить к

ангару специальное помещение и перенести туда мастерские, то производительность труда повысится минимум на 15—20 процентов. Это значит, что машины будут меньший про-



межутков времени находиться на регламентных работах, повысится процент исправности и налет на списочный самолет.

Пристройка помещения к ангару для мастерских была запланирована на 1967 год. СМУ-8 даже завезло строительный материал (кирпич, шлакоблоки).

Когда мы обратились в ОКС Уральского управления с вопросом, почему не начинается строительство, нам ответили, что «летом нельзя копать котлован для фундамента, ибо появляются почвенные воды, а как только замерзнет почва, сразу начнется строительство».

«Как только замерзла почва», СМУ-8 перебросило кирпич на другой объект.

...Скоро опять оттаяет почва и нельзя будет копать котлован. Интересно, что на этот раз будут говорить руководители СМУ-8? Неужели снова мы услышим: «летом копать нельзя...» Получается какой-то нелепый замкнутый круг.

М. ЦЫПИН,
секретарь партбюро
АТБ.

ПО СЛЕДАМ НАШИХ ВЫСТУПЛЕНИЙ

17 января в нашей газете была опубликована корреспонденция «Зима не прощает халатности». Как сообщает начальник Пермского аэропорта С. Чернов, указанные недостатки устранены. Стоянки самолетов и вертолетов приведены в надлежащее со-

стояние в соответствии с приказом МГА № 480. Для подогрева кабин самолетов на машины МП-300 шиты новые рукава. Технический состав АТБ спецоборудованием обеспечен. Из-за отсутствия необходимого количества унгов рабочим выданы валенки.

Первые итоги работы по-новому

Повысился интерес к труду

Переход на новые условия планирования мы прежде всего начали с подготовки людей. Экономическую учебу с работниками служб нельзя считать законченной. Именно сейчас повысился к ней интерес, когда на занятиях пошла речь не вообще о новой системе хозяйствования, а конкретно, когда результаты ее каждый почувствовал на себе.

В подразделении разработаны положения о внутрихозяйственном расчете служб и о премировании работников.

Первые месяцы работы в новых условиях показали свои плюсы и минусы. План за январь и февраль пермские авиаторы по всем показателям выполнили.

При новом планировании большое значение приобретает система оперативного учета. Она у нас в стадии разработки, поэтому оперативно влиять на ход выполнения плана пока невозможно, о действительном положении узнаем с задержкой на полмесяца.

Мы заинтересованы в том, чтобы техника меньше простаивала на земле, т. е. нужно повысить налет часов на один спящий самолет. В подразделении освоены вертолеты МИ-2, прекрасная техника, но она используется не в полной мере. Работы для вертолетов в нашей области недостаточно. Но геологические партии не устроят уже вертолеты МИ-1, им нужна более мощная техника. В Перми работают экипажи из Уктуса, Казахстана. Наше же подразделение заключило только семь договоров. Доходы уплывают из-под рук. Геологи с удовольствием берут МИ-2, но разрешить ра-

ботать нашим экипажам с оперативных точек нельзя, для этого нужно создать условия. Заправка вертолетов осуществляется с помощью тройной фильтрации. Вся заправка в том, что фильтров у нас нет, как нет фондов для их приобретения. Нам удалось найти часть фильтров, другую просим у ОМТС управления вот уже полгода.

Первые итоги работы говорят, что решать многие вопросы можно в комплексе в управлении и подразделении.

В. КУЛЕШОВ,
командир Пермского подразделения.

Соревнуясь, — помогай

Завершающим этапом подготовки к переходу на новую систему хозяйствования явилась в подразделении экономическая конференция. Руководителям пришлось взять на учет многое из советов и предложений авиарботников. Они подсказали пути увеличения загрузки самолетов, исправности самолето-моторного парка. Авиаторы предлагали, какие профессии можно в подразделении совместить.

Большую работу проделала комиссия по выявлению излишков материальных ценностей. Она расчистила склады от ненужного оборудования. Подразделение сумело реализовать материальных ценностей на 108 тысяч рублей.

Благоприятно сказались на производственной деятельности работа совета НОТ, рационализаторов. Благодаря новшествам авиационных умельцев сокращены сроки регламентов, улучшились условия труда.

В целом усилия коллектива привели к тому, что подразделение вместо убытка, который планировался в 40 тысяч рублей, дало прибыль.

В Курганской области хорошо развита сеть железных и шоссейных дорог, поэтому авиаторам нельзя отмахнуться от этого обстоятельства. Приходится искать работу за пределами Курганской области. Наши экипажи трудятся на севере Тюмени, сейчас пять самолетов отправлены на авиационные работы в Киевскую область.

Нас беспокоит, что в период летней навигации без введения дополнительных рейсов на юг и в Москву трудно будет обеспечить выполнение плана. Нужно так составить летнее расписание, чтобы была стыковка наших рейсов с челябинскими или свердловскими.

А. ЧЕРНЯВСКИЙ,
командир Курганского подразделения.



К 100-летию со дня рождения А. М. Горького

ДОМ КАШИРИНЫХ

В Горький поезд «Челябинский пропагандист» прибыл 4 февраля. В нашем распоряжении немногим более трех часов. Как осмотреть город за это короткое время, где проживает свыше миллиона человек, город уже сам по себе замечательный тем, что в нем работали Чкалов, Нестеров, Луначарский, Попов, Бонч-Бруевич, в котором родился Яков Михайлович Свердлов. Наше такси проезжает по широким, просторным улицам Горького и останавливается у кремля, прекрасного творения русских зодчих. Мы торопимся побывать в доме, который не минует ни один приезжий. Он связан с человеком, имя которого носит город.

28 марта страна будет отмечать 100-летие со дня рождения Алексея Максимовича Горького. В мировой литературе немало великих имен. «Биография Максима Горького принадлежит к ним, но вместе с тем отличается от них своею сверкающей новизной. Это была жизнь, как в зеркале отразившая в себе историческую смену эпох... Это была первая великая жизнь пролетарского писателя. Его биография сделалась сверстницей биографии революции пролетариата», — пи-

го и каждый наперебой стремится рассказать о них.

Рядом с домом красильня. Два огромных чана смонтированы в топку, по стенам развешаны нехитрые приспособления. Перед входом в дом невольно задерживаюсь. С волнением открываю дверь в маленькую низкую комнату. Большую часть ее занимает русская печь, под самый потолок нары. Простое убранство, несколько стульев, в углу почерневшая икона, висячая керосиновая лампа, которую зажали по праздникам, а в обычные дни сумерничали при лучине. На столе большая миска, груды деревянных ложек, — вероятно, ели артелью. Здесь же дверь в спальню, в такую же маленькую и тесную комнату. На веранде вдоль стен — пучки трав, которые собирала бабушка Горького. Захотелось взять хотя бы одну веточку на память.

Осматриваешь дом писателя — и не проходит мысль, что это словно окно в иной мир, в наше прошлое. Поезд, набирая скорость, отдалял от нас город. Впереди ждал Ленинград.

Б. БЕЛОДУБРОВСКИЙ,
наш рабкор.

Наземная подготовка летного состава способствует повышению теоретических и практических навыков пилотов, радистов, бортмехаников, штурманов. Именно поэтому многие авиаторы Челябинского подразделения регулярно посещают тренажерный кабинет.

На снимке А. Крушинского: командир корабля ИЛ-18 Н. Доронин проводит наземную подготовку со штурманом В. Бугровым.

Собрались политработники

В эти дни в парткабинете политотдела управления проходят сборы заместителей командиров по политической части, секретарей парткомов, председателей месткомов, секретарей комитетов комсомола. В программе занятий — изучение новой техники, вопросы практики партийно-политической работы, первые итоги в связи с переходом на новую систему планирования и экономического стимулирования. Сборы продлятся до 16 марта.

Сильные духом

(Окончание. Начало в № 6).

III. ПАРТИЗАНСКОЙ ТРОПОЙ

Над лесом еще виднелись звезды, мутно-матовые. Мороз обжигал лицо, прогоняя остатки сна. Стройный мерин черной с отливом масти легко нес сани-кошевки, расплескивая копытами снег. Вот и дом, партизанская штаб-квартира. Химичев постучал в дверь.

Дороговцев, уже готовый к выезду, поджидал друга.

Через несколько минут, сев в сани-кошевку, они выехали искать новое место для партизанского лагеря.

Уже всходило багровое в морозной дымке солнце, когда они въехали в глубь леса. Вдруг Дороговцев заметил в просветах между деревьями какое-то строение. Осторожно подошли ближе: окна в доме выбиты, потолок и, главное, русская печь в углу были целы. За домом стоял сарай.

— То, что нам нужно.

Сели на бревно покурить. Где-то близко постукивал дятел: выбьет дробь — др-р-р, бр-р-р, прислушается, потом опять — бр-р-р, будто и ему холодно.

Было уже около десяти утра, когда они вернулись. В штаб-квартире никого; на улицах и во дворах тоже не было обычного шума. Все узнали от дневального, который доложил, что отряд спешно направился в засаду: в деревню Оземля прибыли немцы.

Поспешил по следам отряда в лес. Отмахали уже больше половины пути, как на дороге неожиданно повстречали партизана Халтурина.

— Ты куда?

— ...Вот я того... понимаете, забыл взять запасные диски к пулемету.

— Ну вот что: садись. Да мигом. Понял?

Халтурин поправил шапку-ушанку, вскочил в сани, помчался в Колбик. Химичев с Дороговцевым дошли до железной дороги, которая тянулась в километре от Заселья. На насыпи собрались около командира Храпка начальник штаба Сергей Сыроквашин, командир второго отряда Шваев со своим комиссаром и четырьмя разведчиками. В двадцати метрах виднелась замаскированная 45-миллиметровая пушка.

Совещание только что началось. Храпок развернул карту и объяснял обстановку.

Партизаны лежали за деревьями и пнями, рассматривая мерзлое болото впереди. Царик, Харламов и Шпрыгов делали окопчики в снегу. Рядом стоял комиссар Василий Голодов, внимательно наблюдая.

— Ну как? Гарно будет? — спросил Царик.

Голодов кивнул головой. Митялин и Шербич устроились возле пня и глубоко затягивались махоркой, пряча по привычке самокрутки в рукава.

Прибыли разведчики Михаил Линчук, Крюк и Хлань с известием, что немцы вышли из Оземли и двигаются в нашем направлении.

Раздалась команда:

— По местам!

...От неожиданности гитлеровцы растерялись. Спихнувшись, залегли и стали отстреливаться. Перестрелка могла затянуться надолго. Но это был своего рода тактический ход: выжидать, затягивая бой, когда враги перестреляют патроны, а потом обратить их в бегство.

— В атаку! Ур-р-а!

Автоматный огонь свинцовым дождем хлестнувший по атакующим, заставил партизан опять залечь.

Атака захлебнулась. Недвижим остался на снегу политрук Борис Пигулевский. Немцы усилили огонь. Со стороны партизан стояла тишина. Но ненадолго. Насыпь в наших руках, отсюда удобней и выгодней стрелять.

Митялин и Шваев рядом с трупами немцев и убитых лошадей установили пулемет.

Неожиданно донесся возглас:

— Дыченко убили!

Дороговцев кинулся к нему. Дыченко лежал лицом в снег, крепко держа винтовку...

Опять затарахтел над лесом самолет. И опять неспроста: на этот раз, видимо, выслеживал партизан отряда Ливенцева, которые вскоре подошли на помощь.

Минометчики едва успели дать два выстрела из тяжелого миномета, как партизаны в третий раз бросились в атаку. Оборона гитлеровцев была сломлена. Они панически отступали.

Более сотни фашистов было уничтожено в этом бою под Оземлей.

С марта 1943 года Химичев стал командиром известного в Белоруссии партизанского отряда имени Кастуся Калиновского. Дважды был ранен, получил шесть боевых наград. Закончил войну, вернулся в авиацию. Демобилизовался в 1953 году.

...Мы идем с Иваном Алексеевичем к большому трамплину Уктуса.

— Вот теперь мое хозяйство. Я директор спорткомбината. — И. А. Химичев останавливается. Вслушивается в тишину и, заметив взлетающий с Уктусского аэродрома легкокрылый самолет, долго смотрит ему вслед.

А. ШАРАПОВ.

АВИАТРИСА

На рассвете 1911 года громом орудийного выстрела был дан старт первому в России дальнему перелету Петербург — Москва. Среди участников перелета на Комендантском поле в Петербурге можно было увидеть миловидную девушку в блестящей кожаной куртке и белоснежном свитере.

«Изящной барышне» предстояло лететь в Москву в качестве пассажира неуклюжий «Фарман»

жира вместе с ее женихом — студентом Технологического института и авиатором Владимиром Слюсаренко.

Однако в последнюю минуту, к великому сожалению Лидии Зверевой (это была она), выяснилось: по ряду обстоятельств пассажиром Слюсаренко полетит молодой авиатор Константин Шиманский.

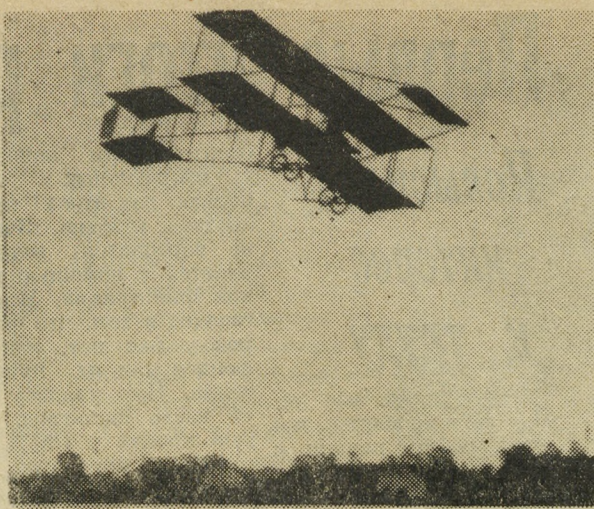
В 4 часа 20 минут утра неуклюжий «Фарман»

поднялся в воздух, а спустя полчаса в поле под обломками вдребезги разбившегося аэроплана крестьяне нашли убитого Шиманского и тяжело раненного Слюсаренко...

Горячее желание Зверевой участвовать в трудном и опасном перелете не было случайным.

Дочь генерал-майора, воспитанница одного из маринских институтов, она уже давно мечтала об авиации, делавшей в ту пору первые шаги.

«Чарующее впечатление» от полетов, увиденных Зверевой во время петербургских «недель» авиации, еще сильнее разожгло желание ее научиться летать. К счастью, весной 1911 года «Первое Российское товарищество воздухоплавания» открыло в Гатчине частную авиационную школу, и Зверева немедленно поступает в число ее учеников. Меньше чем через два месяца летчи-



ца уже сдавала авиаторский экзамен.

«Вчера, девятого августа, на Гатчинском военном аэродроме экзаменовалась на звание пилота Л. В. Зверева, — сообщал «Петербургский листок». — В четыре часа утра на аэродром собрались несколько авиаторов, военных летчиков и много посторонней публики.

Смелая авиатриса спокойно села на аэроплан «Фарман» и, взлетев на 50—60 метров, описала в воздухе пять восьме-

рок. Г-жа Зверева сумела сделать и очень точный спуск. Второй полет авиатрисы был не менее удачным».

Первой русской летчице комиссаром Всероссийского аэроклуба был торжественно вручен диплом авиатора под № 31.

«Открыв путь к авиации для русских женщин, — писала Л. В. Зверева в своей короткой автобиографии, — я приглашаю их следовать за мной к полной победе женщины над воздухом и к уравнению в этом отношении с мужчиной!»

Г. ЧЕРНЕНКО.

На снимках: слева — Л. В. ЗВЕРЕВА; вверху — на таком аэроплане летала первая русская авиатриса.

ВЕЖЛИВОСТЬ В ЦИФРАХ

Профессия бортпроводницы — одна из монополий наших женщин. И непереносимое качество гостеприимной хозяйки салона — безукоризненная вежливость.

В цифрах это выглядит так: бортпроводница ежедневно говорит пассажирам «здравствуйте» 336 раз, «до свидания» — 23 520.

А пассажиры? Статистика показывает, что входя в самолет, только каждый шестой пассажир здоровается с бортпроводницей. (Отрадно отметить, что это, как правило, мужчина).

Слово «спасибо» бортпроводница слышит в полете от каждого второго воздушного путешественника, а «до свидания» говорят практически все.

«Гражданская авиация» № 3

Женщины в Аэрофлоте занимают большое место, работают наравне с мужчинами.

Традиционный для журнала фотоочерк на сей раз посвящен женщинам Аэрофлота. Мы знакомимся с героинями-летчицами В. Казаковой, Е. Устимчук, медсестрами Л. Томилиной и А. Слепцовой, одетыми в обычную военную форму времен Отечественной войны.

У летчиков свои заботы: как летать лучше, повышать свое мастерство. Именно для них предназначены статьи «Визуально—на АН-24», «Карты барической топографии» и «Чтобы не было происшествий».

«С помощью актива» — так названа статья инструктора Политической школы управления С. Тихонова о роли кабинетов политического просвещения на общественных началах в деле воспитания авиарботников.

Под рубрикой «Командировка по просьбе читателей» журнал публикует критическую корреспонденцию из Куйбышевского аэропорта. Она называется «Грубость под опекой».

Любители беллетристики найдут в номере рассказ Б. Орлова «Мартовский снег», а те, кто интересуется новинками авиационной науки и техники, — описание опытного самолета Х-21А с ламинарным обтеканием. Авторы последней статьи — летчица М. Попович и инженер А. Соколов.

А вот еще один материал под рубрикой «Приглашаем в поиск». В нем рассказывается о подвигах летчика Краснова, совершенных им во время войны. Летчик погиб при выполнении ответственного задания. Но о нем, о его подвигах сохранились весьма скудные сведения. Редакция обратилась к читателям, к однополчанам Краснова с просьбой рассказать о нем побольше, подробнее. Возможно, найдутся документы о его жизни и работе. Имя героя Отчизны не должно быть забыто.

Один из многих

Редко найдешь человека, который бы не знал в Пермском подразделении инструктора тренажера, редактора стенной газеты «Самолет» Валентина Александровича Китаева. Но не всякому известно о боевом пути бывшего военного летчика.

17-летним пареньком пришел Китаев в аэро клуб, маленький ПО-2 сдружил его с небом.

Ему было 19 лет, когда началась война. В составе разведывательного полка при штабе Юго-Западного фронта на самолете ЯК-4 он защищал Киев. Валентин Александрович совершил 229 боевых вылетов. На «бостонах» и «СБ» летал бомбить

опорные пункты сосредоточения войск, мосты, танковые колонны, аэродромы, железнодорожные станции. Он сражался в небе пылающего Сталинграда, столицы черноморских моряков Севастополе, Кенигсберга. Особенно запомнился Валентину Александровичу боевой вылет, когда он вел эскадрилью бомбардировщиков бомбить склады боеприпасов близ городка Хайлигенбайль. Множество зенитных орудий и 34 самолета «МЕ-109» и «Фокке-Вульф-190», постоянно находившиеся в воздухе, охраняли к нему подступы.

С юго-запада со снижением с 4500 до 4000 метров эскадрилья вы-

шла на цель. Истребители противника атаковали наши самолеты снизу, но стрелки-радисты бомбардировщиков и «Яки» успешно отражали их. Закончив бомбометание, летчики сфотографировали результаты своей работы. Земля была озарена гигантскими столбами огня, а над целью повисла густая облачность, образовавшаяся от разрывов зенитных снарядов.

Орден Александра Невского напоминает Валентину Александровичу о ночном бое за Хайлигенбайль. Он награжден орденом Отечественной войны первой степени, двумя орденами Красного Знамени.

Полк, в котором служил Валентин Александрович, в конце войны был отозван на Родину.

На фронт летчики не вернулись. Победа была уже близка. Валентин Александрович вместе с боевыми друзьями готовился к Параду Победы. В тот знаменательный день летчики сидели в кабинах самолетов, готовые во всем блеске показать боевое мастерство, но погода стала виновницей отмены воздушного парада. До сих пор хранит Валентин Александрович пригласительный билет в Кремль на прием в честь участников Парада Победы.

Дороги войны окончились для майора Китаева на Востоке.

Почти 20 лет трудится Валентин Александрович в Пермском подразделении. Здесь он летал на ПО-2, первым переучился на АН-2. Пионером освоения в Перми вертолетов МИ-1 также был Валентин Александрович Китаев.

А теперь, когда медицина отстранила от летной работы, то Валентин Александрович передает свой богатый опыт другим авиаторам.

И. ТРУШНИКОВ,
член молодежной редакции.



Силами художественной самодеятельности Челябинского подразделения были подготовлены большие праздничные концерты к дню 50-летия Советских Вооруженных Сил и к Международному женскому дню 8 Марта. На этом снимке мужской ансамбль в составе авиатехника М. Еникеева, радиооператора В. Шабалина, прибориста

В. Еникеева и авиатехника В. Соловьева под аккомпанемент баяниста М. Давлиева разучивает новую песню.

ТРЕНЕР ДОВОЛЕН

10 марта в спортзале средней школы № 92 аэрогородка Кольцово проходили интересные соревнования по борьбе самбо.

После жарких, темпераментных схваток определились победители: в полутяжелом весе — Владимир Шомин, в легком — Владимир Сыропятов, в легчайшем — Леонид Ясенко.

Доволен первыми успехами своих учеников тренер-общественник команды самбистов, работник Свердловского отделения авиачелты Вячеслав Сабуров.

З. БУРЦЕВА,
спортивный инструктор
1-го Свердловского подразделения.



Свердловск-20,
аэропорт Уктус.
22-05-21, доб. 1-96.

За редактора
А. И. КРУШИНСКИЙ.

НС 15099 Заказ № 2293

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