

Пятилетку — досрочно!



На повестке дня — безопасность

26 августа в Свердловске состоялось совещание командиров объединенных авиапредприятий, летных подразделений, заместителей командиров по политчасти и секретарей партийных организаций.

На повестке дня совещания — вопросы о выполнении производственно-финансового плана и состоянии безопасности полетов в предприятиях управления.

С докладами выступили начальник управления Н. А. СИДОРЕНКО и заместитель начальника политотдела М. И. НОВИКОВ.

Неутомимых «яков» можно встретить в любых уголках нашего управления.

На снимке: Як-12 во время выполнения санитарного задания в таежном поселке Свердловской области.

СОВЕТУЯСЬ С ЛЕНИНЫМ

Нет ничего более возвышенного и благородного, чем следовать Ленину, самоотверженно бороться за дело, которому он посвятил свою жизнь.

(Из постановления ЦК КПСС «О подготовке к 100-летию со дня рождения Владимира Ильича Ленина»).

Каждый новый день приближает нас к великой и знаменательной дате — столетию со дня рождения Владимира Ильича Ленина.

Ленин с его верностью коммунистическим идеалам, кристальной нравственной чистотой, целеустремленностью и деловитостью, самоотверженностью, непримиримостью к врагам рабочего класса и глубочайшей любовью к людям труда неизмеримо дорог сердцу каждого советского человека.

Растить ленинское в нашей жизни — значит растить самое возвышенное, самое чистое, истинно коммунистическое. Изучая труды великого Ленина, этапы его жизни и деятельности, постигая стиль его работы, мы приобщаемся к богатому ленинскому теоретическому наследию, обретаем ленинскую силу и энергию, его волю к победе коммунизма.

В своей работе «О характере наших газет», опубликованной 20 сентября 1918 года, Владимир Ильич подчеркивал: «Поменьше политической трескотни. Поменьше интеллигентских рассуждений. Поближе к жизни. Побольше внимания к тому, как рабочая и крестьянская масса на деле строит нечто новое в своей будничной работе. Побольше проверки того, насколько коммунистично это новое».

Членам редколлегий и общественным корреспондентам стеной печати нашего управления нужно учитывать эти ленинские указания. Ибо самый лучший подарок славному юбилею — ударный труд, досрочное выполнение пятилетнего плана.

С сегодняшнего дня «Авиатор Урала» начинает систематическую публикацию материалов, посвященных 100-летию со дня рождения вождя. Эту серию материалов мы открываем двумя новыми рубриками «КАВАЛЕРЫ ОРДЕНА ЛЕНИНА» и «РАССКАЗЫ О КОММУНИСТАХ».

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!



Авиатор УРАЛА

ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ
И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

№ 32 (1678).

СРЕДА,

28

АВГУСТА

1968 г.

Год издания

XXVI

Дело мира победит!

БРАТЬЯМ — РУКУ ПОМОЩИ

На митинге, посвященном развитию событий в Чехословакии, 21 августа присутствовало более двухсот

авиарботников нашего предприятия.

Секретарь парткома И. М. Небылицин зачитал опубликованное

в центральных газетах Заявление ТАСС и призвал весь личный состав предприятия самоотверженным трудом

и укреплением дисциплины ответить на решение Советского правительства и правительства стран социалистического содружества.

Своевременность принятых мер странами — участниками Варшавского договора подтвердили в своих выступлениях штурман В. Галаянский, участник Великой Отечественной войны, диспетчер П. Морозов.

Участники митинга приняли резолюцию, в которой одобрили меры, предпринимаемые социалистическими странами по оказанию помощи чехословацкому народу.

В. БЕЛЯЙ,
начальник Челябинского аэропорта.

СООБЩЕНИЕ ТАСС о вступлении на территорию ЧССР воинских подразделений пяти союзных государств застала группу молодежи компрессорного завода и аэропорта Кольцово в военно-спортивном лагере.

Реакции — рабочее нет

Сразу же начался митинг в поддержку решения Советского правительства и стран — участников Варшавского договора об оказании братской помощи социали-

стической Чехословакии. Перед допризывниками на митинге выступили парторг завода Железнов и ветеран Великой Отечественной войны Ветлугин.

Молодые работники Кольцово и Уральского компрессорного завода приняли резолюцию: «Реакции — наше рабочее нет!»

В. БРОДОВИКОВ,
инженер смены АТБ.

В политическом управлении гражданской авиации

В июле в течение шести дней в Ленинграде проходил семинар-совещание инструкторов по пропаганде и заведующих кабинетами политического просвещения политотделов управлений гражданской авиации.

Открывая семинар-совещание, зам. начальника политуправления гражданской авиации **А. Д. Дробышев** отметил, что цель семинара — подвести итоги прошедшего учебного года в системе партийного образования, обобщить пропагандистский опыт, накопленный в период подготовки к 50-летию Советской власти, посоветоваться и обменяться мнениями о том, как лучше выполнить задачи, которые стоят перед партийными организациями в связи с решениями апрельского Пленума ЦК КПСС.

С докладом «Апрельский» Пленум ЦК КПСС и некоторые вопросы идеологической работы» выступил заведующий сектором отдела пропаганды ЦК КПСС **М. П. Габдулин**.

Участники семинара заслушали и обсудили доклад зам. начальника политуправления гражданской авиации **А. Д. Дробышева** «Задачи полторганов и партийных организаций по дальнейшему улучшению идейного содержания занятий в марксистско-ленинском образовании коммунистов и беспартийного актива в 1968/69 учебном году в свете решений XXIII съезда партии и апрельского (1968 г.) Пленума ЦК КПСС», обменялись опытом работы.

Перед пропагандистами выступили ответственные работники Министерства гражданской авиации

СССР, Ленинградских обкома и горкома КПСС, опытные лекторы.

Заместитель начальника планово-экономического управления МГА **И. И. Споткай** прочитал лекцию «Некоторые итоги работы авиапредприятий, перешедших на новую систему планирования и экономического стимулирования». Зав. отделом пропаганды и агитации Ленинградского обкома КПСС

Е. Я. Зазерский сделал доклад «Дальнейшее совершенствование идеологической работы партийных организаций города Ленинграда в свете решений апрельского (1968 г.) Пленума ЦК КПСС». Лекторы Ленинградского горкома КПСС прочитали лекции: **В. Н. Иванов** — «Критика основных направлений современного антикоммунизма», **Г. А. Бучко** — «О международном поло-

жении Советского Союза».

Для участников семинара была также прочитана лекция кандидата педагогических наук **В. А. Лир** — «Педагогические и психологические элементы в методике партийной пропаганды».

Участники семинара знакомились с достопримечательностями Ленинграда и его пригородов, совершили экскурсии по Ленинским местам.

Итоги семинара-совещания подвел т. Дробышев.

С ПРЕВЫШЕНИЕМ ПЛАНА!

За три недели этого месяца авиаторы Челябинского объединенного предприятия налетали 1,3 миллиона пассажиро-километров — это на полторы тысячи больше, чем запланировано на август.

Производительность полетов, особенно на самолетах ИЛ-18,

все время идет с превышением в пределах шести процентов. За это же время грузов отправлено на 120 тонн больше, чем планировалось, на 45 приведенных часов больше плана налетали пилоты авиации спецприменения.

Премия, а за что?

Выполнение коллективного договора — одна из существенных сторон жизни авиационного коллектива. Именно этому вопросу посвятили профсоюзную конференцию авиаторы Кировского подразделения, где подвели итоги работы за первое полугодие.

Как докладчик, так и выступавшие в прениях остановились на многих недостатках, которые сдерживают темпы выполнения плановых заданий.

— Я не знаю, ставился ли вопрос о выполнении коллективного договора на комитете профсоюза ранее, — сказал главный бухгалтер объединенного коллектива Ф. В. Кудрявцев. — По всей вероятности, нет. Однако этим вопросом пора заняться серьезно.

Большие убытки приносит предприятию утеря работниками ОП грузов и почты. Присуждение переходящих вымпелов и денежных поощрений производится неправильно. Так, например, автобаза регулярно не выполняет график поставки машин на работы, а им каждый месяц присуждается премия. Спрашивается, за что?

Начальник аэропорта Малмыж Ф. Т. Ковалов вынес на обсуждение вопрос работы периферийных аэропортов. Поставка оборудования и спецавтотранспорта идет сюда в последнюю очередь.

— Нашим коллективом за последние два месяца план не выполняется, — сказал начальник аэропорта Санчурск. — Причина невыполнения — отмена рейса Санчурск — Чебоксары. Местные организации благоустройству порта уделяют мало внимания. Не однажды приходилось обращаться за помощью в районный комитет народного контроля.

Критике подверг плохую работу планового отдела предприятия представитель аэропорта Советск. — Планы доводятся нереальные, а отсюда и плачевные результаты.

Эти и другие факты свидетельствуют о том, что в Кировском подразделении еще много недостатков в работе. На каждом совещании или собрании ставится вопрос о производительности. Но причину недостатков видят лишь в плохих погодных условиях. При этом забываются грубые нарушения трудовой и финансовой дисциплины, не ставится на должную высоту вопрос безопасности и регулярности полетов.

Народные контролеры поставили перед собой задачу организовать работу так, чтобы искоренить все недостатки в цехах и на участках, на территории завода. За короткий период провели рейды по хранению ремонтного фонда, по использованию электроэнергии, по сбору металлолома.

В стенной печати, в окнах «Комсомольского прожектора», в фотовитринах освещались недостатки. Виновные привлекались к ответственности.

Сейчас весь металлолом с территории завода собран и сдан государству. Двигатели, ранее хранившиеся под открытым небом, зачехлены целлофановыми мешками. Завершаются отделочные работы на затянутаем строительстве пристроя котельной. В некоторых цехах смонтированы лампы дневного света, что позволяет экономить электроэнергию, и т. д.

Рассказывая о Михаиле Егоровиче как о рабочем и коммунисте, нельзя не сказать и о другой стороне его жизни.

Человек, достигший в своей деятельности совершенства, становится мастером. А это его ко многому обязывает. С годами он становится наставником и учителем других.

Поэтому как неутомимо черпал М. Е. Шавриков знания у своих учителей, так же щедро он отдавал и отдает их своим питомцам.

Его ученики работают на заводе, учатся в авиационных училищах и институтах.

Постоянно повышает свои знания, как политические, так и технические и мастер. Этому требует его беспокойный характер коммуниста, рабочего, фронтовика.

А. КРУШИНСКИЙ.

дей не может быть мелочей. Их малейший простой, допущенная ошибка, невнимательность могут стоить жизни экипажу и пассажирам.

Сейчас трудится М. Е. Шавриков старшим мастером и заместителем начальника моторноиспытательной станции. Ежегодно сюда поступают после ремонта вертолетные и самолетные двигатели.

Хозяином вошел в свой родной цех. В это время началась реконструкция на предприятии. Вместо устаревшего оборудования устанавливалось более совершенное. В испытательной станции, где работал М. Е. Шавриков, появляются новые станды, приборы. Этому требует развившаяся во время войны авиационная техника. Этого требовало

и честь труженика и гордость предприятия беречь. А как же?! Ведь ему поручалось самостоятельно выполнять тот или иной участок работы.

Для меня лично этот день дорог так же, как и самый трудный день, когда назло всем смертям довелось выжить в бою с фашистскими захватчиками. Я стал авиационным мотористом четвертого разряда.

СЕЙЧАС, когда Михаил Егорович Шавриков встретится с Сергеем Ивановичем Костроминим или с Павлом Григорьевичем Коптеловым, то среди разговоров о делах настоящих часто можно услышать вопрос:

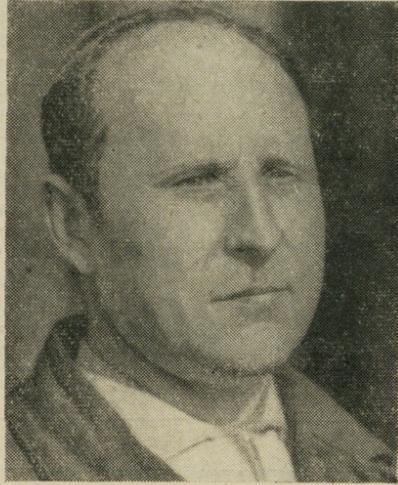
— А помнишь?..
Есть о чем вспомнить им всем. Позади не один десяток лет работы на авиаремонтном заводе.

Помнит Михаил Егорович, как он, Мишка, в 1939 году совсем юным пришел учеником в цех. Надел впервые рабочую робу. С каким восторгом и восхищением смотрел на замысловатые формы агрегатов авиационных двигателей, на дразнящие мальчишеское воображение неуклюжие, таинственные летательные аппараты! Его пылливый ум, непреклонное желание познать все удивляли учителей — первоклассных слесарей-ремонтников.

«Ко двору парень», — говорили они. И щедро отдавали юноше свои знания, навыки, любовь к делу.

Перебирая пальцами поредевшую шевелюру, Михаил Егорович не без волнения вспоминает и день посвящения в рабочий класс.

— В тридцатые годы, — говорит он, — у нас на заводе была хорошая традиция: в торжественной обстановке присваивать трудовой разряд бывшему ученику. Правильная была традиция. С этого времени человек начинал чувствовать себя настоящим рабочим. Он должен был



● Рассказы о коммунистах

В ТРУДЕ, КАК В БОЮ

...С начала Великой Отечественной войны молодой рабочий М. Шавриков на фронте. Был связистом и артиллеристом, служил в пехоте и танковых частях. За бои в Латвии под станцией Эргли награжден орденом Красной Звезды. Имел несколько тяжелых ранений. С победой вернулся домой.

Дни и ночи приходилось проводить тогда Михаилу Егоровичу на участке с бывшим механиком-испытателем авиационных двигателей, ныне контрольным мастером завода С. И. Костроминим, главным инженером предприятия В. А. Мочаловым, слесарями П. Г. Коптеловым и К. М. Тупиковым, начальником цеха А. Г. Гребневым и другими.

Только при четкой и правильной работе всех систем сложного авиационного двигателя достигается надежность и долговечность службы его. Поэтому для испытате-

Монтаж на стенд, подготовка к запуску, приработка, контрольные испытания — вот неполный перечень операций, проводимых здесь. И за всем нужно уследить, обо всем помнить.

Это работа. А как члену партбюро завода М. Е. Шаврикову поручено возглавить один из ответственных участков на предприятии — народный контроль. В помощь дали надежных товарищей-мастеров цеха Ф. Л. Федоровских и И. С. Климай, дримерщика двигателей Н. В. Сурина, контрольного мастера А. Г. Обвинцеву и других.

МИХАИЛ АНДРЕЕВИЧ БАЛУТИН — ДИСПЕТЧЕР КДП АЭРОПОРТА ИЖЕВСК. ВОСЕМЬ ЛЕТ ПРОРАБОТАЛ ОН В АВИАЦИИ И В СВОЕЙ РАБОТЕ ДОСТИГ СОВЕРШЕНСТВА.

М. А. БАЛУТИН ПОВЫШАЕТ НЕ ТОЛЬКО ТЕХНИЧЕСКИЕ ЗНА-

НИЯ, НО И ОБЩЕОБРАЗОВАТЕЛЬНЫЕ.

СЕЙЧАС ОН УЧИТСЯ В ПЕДАГОГИЧЕСКОМ ИНСТИТУТЕ. В УЧЕБЕ ЕМУ ВО МНОГОМ ПОМОГАЮТ ЗНАНИЯ, ПОЛУЧЕННЫЕ В УНИВЕРСИТЕТЕ МАРКСИЗМА-ЛЕНИНИЗМА.

Махинации вокруг механизации

Поводом для проверки работы автобазы аэропорта союзных воздушных линий Перми послужили факты ненормального явления в списании автотранспорта за последнее время.

Надо сказать, что еще до собрания неоднократно указывалось начальнику автобазы коммунисту М. И. Вотякову на его неправильное поведение. Он часто был груб с подчиненными, вел себя высокомерно, злоупотреблял служебным положением, на замечания товарищей не реагировал. Он чаще выполняет роль не руководителя, а «толкача».

В прошлом году, будучи пьяным, он разбил самосвал, за что получил партийное взыскание. Но наказание это, очевидно, не возымело должного действия. В этом году в мае Вотяков разбил ГАЗ-69, который ему удалось отремонтировать путем махинаций со списанными машинами.

Народный контроль установил, что на автобазе с июля 1967 по март 1968

года было списано 25 машин, причем, оприходовано, по данным бухгалтерии, запчастей на сумму 2606 рублей, а за металлоломом выручено всего 702 рубля. Вотяков расходовал запчасти безучетно, а начальник автоколонны С. Кондаков не вел вообще никакой документации, способствуя и покрывая тем самым махинации свои и Вотякова.

Из опроса шоферов выяснилось, что один из них сменил за это время мост, а другой — шофер Музыченко — двигатель и радиатор. Народный контроль установил, что вполне

еще годные части и узлы со списываемых автомашин Вотяков пускал «налево», оформляя их через Металлосбыт.

В конце июля после проверки партбюро аэропорта союзных воздушных линий Перми пригласило Вотякова на свое заседание с предложением отчитаться о работе вверенного ему предприятия, которым он руководил в течение трех лет.

Тов. Вотяков признал предъявленные ему претензии правильными. Вопрос встал о наведении поряд-

ка в работе автопарка вообще и в частности о недоверии коммунисту Вотякову как руководителю.

По предложению членов группы народного контроля партбюро приняло решение рекомендовать командованию освободить от занимаемых должностей тт. Вотякова и Кондакова.

Мнение бюро и рекомендации членов группы народного контроля полностью поддержала партийная организация.

Командование аэропорта согласилось с выводами

Народный

контроль —

в действии

партбюро и группы народного контроля.

Исполняющим обязанности начальника автобазы назначен кадровый рабочий автопарка Геннадий Степанович Никитенко.

М. И. ДРЕМИН, председатель группы народного контроля Пермского предприятия.



Юбилейная переключка

Комсомольская организация службы связи Кольцовского аэропорта, в составе которой 17 ударников коммунистического труда, — одна из лучших в первом Свердловском предприятии.

Под руководством секретаря комсомольской организации Алексея Сенкевича в службе созданы четыре комсомольско-молодежные бригады. Они приняли повышенные социалистиче-

ские обязательства и вступили в юбилейное соревнование за право называться коллективом имени 50-летия ВЛКСМ.

По предварительным итогам, лучших показателей в этом дружеском соревновании добились радиотехники С. Хоробрых, А. Жолобов, оператор Н. Булатова и техник контрольно-диспетчерского пункта А. Клецев.



Альберт Германович Юнг — один из лучших пилотов Ижевского подразделения. Он постоянно совершенствует свое летное мастерство, обеспечивая полную безопасность полетов.

— Нет мелочей в нашей работе, — говорит А. Г. Юнг, — готовиться необходимо к каждому полету.

Снимок А. КРУШИНСКОГО.

Перед первым звонком

В университете марксизма-ленинизма Пермского предприятия в мае текущего года состоялся первый выпуск. На протяжении трех лет слушатели обстоятельно изучали историю партии, философию, политэкономии и основы научного коммунизма. В июне 25 выпускникам вручены дипломы об окончании университета.

Отличные оценки на выпускных экзаменах по всем предметам получили А. И. Минеев, начальник штаба, Ф. М. Валитов, начальник цеха, Д. Т. Дьяченко, М. В. Жильцов, заместитель командира летного подразделения, и другие. Все они тщательно готовились к

занятиям, вели конспекты, а при изучении политэкономии социализма активно обсуждали вопросы подготовки к переходу предприятия на новую систему хозяйствования. Многие из слушателей, являясь агитаторами, сами вели и будут вести в дальнейшем общественную работу.

Учеба в вечернем университете марксизма-ленинизма, говорят слушатели, приносит большую пользу для глубокого понимания современного международного положения, политики партии, актуальных проблем коммунистического строительства, а вместе с тем помогает и в производственной деятельности. В

течение года, например, в службе движения не было ни одного нарушения трудовой дисциплины.

В школе партийный комитет предприятия подвел итоги учебного года и отметил, что нынче занимались 160 коммунистов и 104 комсомолец, которые относились к учебе добросовестно, тщательно готовились к каждому зачету. В АТБ, летном подразделении и аэропорту союзных воздушных линий функционировали кружки «Кругозор» и «Прометей». Хорошо сдали зачеты Я. Березин, В. Зенкин, С. Большов и многие другие.

Партком заслушал ин-



формацию о подготовке к новому учебному году в сети партийного и комсомольского просвещения и постановил организовать в вечернем университете факультет партийно-хозяйственного актива. Руководителем назначен И. С. Воробьев.

На вновь организованном факультете зачислены 27 человек — командный состав, летчики, техники, работники наземных служб. Партком принял также решение организовать в подразделениях и службах предприятия школы,

семинары и кружки, где будут изучаться произведения В. И. Ленина, основы научного коммунизма, философия и история партии.

В новом учебном году днем занятия утверждена среда. В начале августа секретари первичных партийных организаций в основном завершили комплектование сети партийного и комсомольского просвещения.

И. ОСОКИН, секретарь партийной организации Пермского предприятия.

Меры приняты

В 25 номере газеты был опубликован материал нашего внештатного корреспондента Б. БЕЛОДУБРОВСКОГО из Челябинска «Заботы летней навигации», в котором говорилось о недостатках в работе АТБ. В нем подвергалась критике инженер-экономист А. Щетинин, который не занимался доведением до каждого исполни-

теля сути экономической реформы, а лишь подводил итоги за месяц.

Как сообщил нам главный инженер АТБ Челябинского предприятия В. ВАСИЛЬЕВ, инженеру А. ЩЕТИНИНУ указано на его недочеты. В настоящее время разработаны конкретные меры по устранению недостатков в планировании.

В корреспонденции Белодубровского указывалось также на недостатки, которые необходимо ликвидировать немедленно: плохая освещенность площадки работ и нехватка слесарей и мойщиц, особенно в ночное время.

Для улучшения освещения на рабочих местах цеха № 2, как сообщает Васильев, приобретены про-

жекторы и сейчас заканчиваются работы по их установке. Имеющийся штат мойщиц и слесарей расставлен из расчета выполнения регламентов по форме № 1 ИЛ-18 в ночное время и формы № 2 ИЛ-18 в дневное время в цехе № 2.

Друзья КНИЖКИ

Наша библиотека насчитывает сейчас около семи тысяч книг. Ею пользуются авиаторы всех специальностей. Из 500—600 постоянных читателей многие учатся в высших или средне-технических учебных заведениях, повышают знания в кружках политпросвещения. Для них мы комплектуем маленькие библиотечки.

Часто приходится нашим экипажам ночевать на периферийных аэродромах. Поэтому для них мы организовали на общественных началах отдельные библиотеки. В любое время интересующую литературу могут взять пилоты в портах, где начальниками Э. В. Мансуров и В. К. Тетерин.

Запланировано также в периферийные библиотеки регулярно посылать новые плакаты, новую техническую литературу.

Готовясь к знаменательному юбилею — 100-летию со дня рождения В. И. Ленина и 50-летию Ленинского комсомола, мы стараемся разнообразить свою работу. Запланировано провести обзорные и тематические лекции-вечера о жизни и деятельности вождя, организовать стенды: «В. И. Ленин — вечно живой», «Ты на подвиг зовешь, комсомольский билет», «В помощь изучающим марксистско-ленинскую теорию».

Наши читатели могут получить материалы по каждой теме учебного плана.

Всю работу возглавляет библиотечный совет.

Р. ШАБАЕВА, библиотекарь Кировского аэропорта.

«СКОРЫЙ НА ПОДЪЕМ...»

В один из дней осени 1943 года на командном пункте четвертой воздушной армии появился невысокий молодой пилот. Обращаясь к командующему армией К. А. Вершинину, он доложил:

— Товарищ генерал, старшина Никулин прибыл в ваше распоряжение.

— С заданием справитесь? — Вершинин недоверчиво оглядел двадцатилетнего розовощекого старшину.

— Так точно! — Алексей не узнал собственного голоса.

О предстоящем задании он услышал впервые, но при ответе и бровью не повел.

— Разрешите идти? В усталых глазах командующего раздражение сменилось молчаливой доброй усмешкой: «Да ты, братец, скорый на подъем...».

ВИРАЖИ ВОКРУГ ЗЕНИТКИ

Первое задание оказалось трудным. От Никулина и офицера связи требовалось обнаружить с воздуха штаб нашей Приморской армии и установить контакт с командующим армией.

Штаб Никулин нашел и офицер связи вручил срочный пакет Вершинину командующему Приморской армии Еременко.

Так началась для Алексея работа связного.

Его юркий По-2 мог в любое время стать легкой добычей фашистских «юнкеров» и «фокке-вульфов». Но небесный тиход, неприхотливый к посадочным площадкам, был единственным самолетом, отвечающим требованиям воздушного связного.

полняет санитарные задания, летая к линии фронта.

Во время одного из вылетов на глазах у Никулина погиб его друг, одноклассник по учебно-тренировочному подразделению, Иван Щербак.

Это было под Могилевом. Они, как обычно,

прозвали его пилоты), а потом на «Каталине» и ЛИ-2.

Сейчас Алексей Васильевич командир летного подразделения самолетов ИЛ-18. Пять лет назад за длительную безупречную работу в авиации и успешное освоение новой техники он



Кавалер ордена Ленина

Самым обычным маневром у пилотов По-2 стал «вираж вокруг зенитки»: когда самолет противника начинал преследование, По-2 снижался до высоты пяти-семи метров и кружил у замаскированного зенитного орудия.

На эту «приманку» фашисты «клевали» безотказно. И получали по заслугам. Алексею Никулину и его товарищам по оружию в таких случаях оставалось только пригрозить: «Ловись, рыбка, мала и велика»...

НАДПИСЬ НА РЕЙХСТАГЕ

После освобождения Крыма Алексей Никулин попадает на Второй Белорусский фронт. Он вы-

летели к линии фронта. Где-то на полпути их обогнал наш ЛА-5. Два «тихохода» спокойно продолжали свой путь. За ЛА-5 летчики приняли немецкий «фокке-вульф 190» (внешне самолеты были похожи). Эта ошибка стала роковой для Щербака.

Война еще не закончена. Фашисты, бешено опрысаясь, отходят на запад. Крылатую машину Алексея Никулина можно увидеть над Варшавой, Познанью, Быдгощем, Кенигсбергом и Ней-Бранденбургом...

«Уральцы дошли до Берлина» — эту надпись оставил он на разрушенной стене рейхстага в мае 1945 года.

В МИРНОМ НЕБЕ

После войны Алексей Васильевич становится летчиком пражданской авиации, летает в небе Урала и Западной Сибири на гидросамолете Ша-2 («шаврушке», как

был удостоен высшей награды Родины — ордена Ленина.

...Над столом у командира летного подразделения Алексея Васильевича Никулина висит альфий выпел. На нем надпись: «Коллектив коммунистического труда». Алексей Васильевич возглавляет этот летный коллектив около шести лет. За это время он дал путевку в небо десяткам молодых пилотов ИЛ-18.

Авиация, полеты, голубой без конца и края простор стали главными в его жизни. У первого летного подразделения коммунистического труда есть такая заповедь: «Сознательно отдавать все свои силы, энергию и способности делу строительства коммунизма. Воспитывать в себе и своих товарищах качества человека коммунистического общества». Живой иллюстрацией этого принципа может быть история

жизни летчика первого класса коммуниста Алексея Никулина.

СЧАСТЬЕ

В «несчастливом» доме № 13 по улице Авиаторов, в «несчастливой» квартире № 13 живет счастливый человек. А счастлив он не только потому, что уже 27 лет «высоко летает». Для настоящего летчика такая однобокая формулировка достоинств его профессии неприемлема.

Его юношеская робкая мечта о небе стала реальностью. Стать истинным сыном неба не просто. Для этого надо быть настоящим сыном земли. Алексей Васильевич Никулин стал им.

В. ГУРИН.

На снимках: старшина Никулин (третий слева, в верхнем ряду; снимок военных лет). Командир летного подразделения первого Свердловского предприятия А. В. Никулин в наши дни.



НЕДАЛЕКО от города Березники Пермской области, на том месте, где приземлился космический корабль с П. И. Беляевым и А. А. Леоновым на борту, Советским правительством решено воздвигнуть памятник монумент.

ГЕРОЯМ КОСМОСА

Глухая, непроходимая тайга, бездорожье заставили привлекать на помощь вертолетчиков.

Почетное дело поручили опытному экипажу вертолетов МИ-4, где команди-

рами Ю. Ф. Катаев и С. В. Матвеев, вторые пилоты Л. А. Рыбаков и Р. Ф. Андрощук, бортмеханики В. Ф. Зяблицев и В. М. Соколов. Одиннадцать трудных рейсов совершили они, до-

ставляя на место работ детали монумента. Сделанный из титаноникелевого сплава памятник установлен на постаменте из нержавеющей стали. Он будет всегда напоминать подполкомом героическому подвигу советских космонавтов.

НОВОСТИ

Летал на Урале Скориков

Из истории авиации

Газеты Урала за 28 июля 1934 года отмечали: «Вчера вечером из Самары прилетел итальянский летчик-любитель, профессор Павийского университета Италии господин Витторио Броккиери, совершающий на одноместном самолете «Капрони» большой перелет по СССР.

Летное дело не новость для профессора-летчика. Пилотируя машину аналогичной конструкции, профессор за последние три года пересек вдоль и поперек весь земной шар.

Профессор знакомится со Свердловском и 29-го вылетит на восток».

Через несколько недель путешествия профессор В. Броккиери вновь совершил посадку в Свердловске, после чего взял курс на Казань.

Вот тут-то и показали свое летное мастерство уральские авиаторы.

Было это 13 августа того же 1934 года. Летчики Петр Скориков и Павел Поваров сели на Янаульский аэродром и здесь встретились с Броккиери.

Иностранец готовился к вылету. Около часа запускать мотор. И, попрощавшись, вылетел на Казань.

Через час с лишним П. Скориков и П. Поваров запустили двигатель своего старенького самолета-биплана и вылетели вслед за итальянцем. А когда приземлились в Казанском аэропорту, то узнали, что профессор еще не прилетел.

Этот эпизод из летной жизни Петра Георгиевича Скорикова можно дополнить десятками более существенных и поистине героических.

Коммунист с 1920 года, он по призыву партии вместе с группой военных летчиков является организатором Гражданского воздушного флота на Урале. Первым авиаторам до аэропорта Уктус приходилось добираться пешком. А впоследствии начальник аэропорта В. А. Мезин заключил договор с владельцем частной машины для перевозки летного состава. Автомобиль напоминал чем-то антилопу гну. На его шум и трескотню сбегались десятки мальчишек.

Каждую свободную минуту все летчики и техники были заняты работами по улучшению летного поля и аэропорта. Строилось двухэтажное деревянное здание вокзала. Каждый день приносил все новые и новые успехи свердловским авиаторам.

Вот всего несколько фак-



тов, взятых из газеты «Уральский рабочий».

Август 1933 года: «Самолеты впервые применены для обследования-патрулирования лесов в северной части Свердловской области».

3 марта 1935 года: «Герой Советского Союза М. В. Водопьянов в

Свердловске. Летит на «Р-5» по маршруту Москва — Казань — Свердловск — Чита — Хабаровск — Бухта Нечаева — Узлен».

И среди массы таких сообщений мы неоднократно встречаемся с именем уральского летчика Петра Скорикова.

8 августа 1934 года «Уральский рабочий» рассказал о летчике Поварове. В заметке, в частности, говорилось: «Теперь Поваров летает с пилотом Скориковым, который налетал за 10 лет 4500 часов. Скориков один из лучших пилотов Свердловского аэропорта».

Выучка и упорство, любовь к своему делу и постоянное совершенствование летного мастерства позволили Петру Георгиевичу Скорикову быть в числе лучших летчиков Урала, всей молодой Страны Советов. Он первым открывает почтовые авиалинии Свердловск — Казань — Свердловск, Свердловск — Омск — Свердловск. Уча-

**ГЕРОИ,
с которых
стоит
делать
жизнь**

ствует в северной экспедиции вместе с М. В. Водопьяновым. Производит посадки самолета в глухих таежных урманах. Свой богатый опыт щедро отдавал молодым летчикам и техникам.

Выросли, окрепли сейчас крылья Урала. Но как бы ни развивалась современная авиация, каких бы успехов ни достигали уральские авиаторы, — всегда рядом с именами командиров быстроходных лайнеров будут стоять и имена тех, кто начинал, таких как Петр Георгиевич Скориков.

А. ГРОМОВСКИЙ.

На снимке: П. Г. Скориков (1926 год).

Кому даны крылья

«ЛУЧШИЕ ДНИ НАШЕЙ ЖИЗНИ» — ТАК НАЗЫВАЕТСЯ НОВЫЙ ДОКУМЕНТАЛЬНЫЙ ПОЛНОМЕТРАЖНЫЙ ФИЛЬМ СВЕРДЛОВСКОЙ КИНОСТУДИИ. ОН РАССКАЗЫВАЕТ О СУДЬБАХ ЛЕТЧИКОВ. О ТЕХ, КТО СЕГОДНЯ ЛЕТАЕТ, И О ТЕХ, ЧЬЯ ЖИЗНЬ В НЕБЕ ПО КАКИМ-ТО ПРИЧИНАМ ПРЕКРАСЛАСЬ. СМОГУТ ЛИ ОНИ СНОВА ЛЕТАТЬ?

РЕЖИССЕР ФИЛЬМА Б. ГАЛАНТЕР. ЧТОБЫ ОТВЕТИТЬ НА МНОГИЕ ОЧЕНЬ ВАЖНЫЕ ДЛЯ ЛЕТЧИКОВ ВОПРОСЫ, ПОБЫВАЛ В НЕКОЛЬКИХ АЭРОПОРТАХ СТРАНЫ. ВСТРЕТИЛСЯ С ИНТЕРЕСНЫМИ ЛЮДЬМИ. ОНИ И СТАЛИ ГЕРОЯМИ ФИЛЬМА.

СВЕРДЛОВСКОЕ ОТДЕЛЕНИЕ СОЮЗА РАБОТНИКОВ КИНОМАТОГРАФИИ СССР ОРГАНИЗУЕТ ПРОСМОТР НОВОЙ КИНОЛЕНТЫ.

ЭТОТ конкурс, начавшийся в июне, вызвал интерес наших читателей.

И это понятно — среди авиаторов Урала много шахматистов-разрядников. В номере, посвященном Дню Воздушного Флота СССР, была помещена очередная двухход-

вая задача старшего инженера службы связи Кольцовского аэропорта **Н. П. КУЛЬЯКОВА**.

Ответ с правильным решением (Сс4 на d5) первым прислал пилот

М. И. Г. С. ЗАВЕСКИН из Перми, который, кстати, правильно решил и первую задачу.

Правильные ответы прислали также пилоты Г. Бушманов из Ук-

туса, В. Воронин, А. Манаев и др.

Сегодня мы публикуем новую задачу.

Белые: Крf8, Фf6, Лс5, Лd3, Се6, Сg5, Кb2, Rd7, пс2.

Черные: Крe4, Фв4, Лf2, Cd2, Кс3, Kh4, пешки; b5, с7, g6.

Мат в два хода.

Конкурс смекалистых



Чайнворд-кроссворд

ЧАЙНВОРД

1. Полярный летчик, Герой Социалистического Труда. 2. Стадия полета самолета. 3. Силовая установка самолета. 4. Часть радиотехнического устройства. 5. Специалист, ведущий метеорологические наблюдения в атмосфере. 6. Летчица ГВФ, одна из первых Героев Советского Союза. 7. Легкий спортивный самолет. 8. Оптический прибор, служащий для определения курса самолета. 9. Летчица ГВФ, Герой Социалистического Труда. 10. Область высокого атмосферного давления. 11. Пилот ГВФ, первым налетавший 3 миллиона километров. 12. Прибор, служащий для решения задач навигационного треугольника. 13. Дополнительный руль на элеронах самолета. 14. Деталь системы управления двигателем и самолетом.

15. Летчик-космонавт СССР. 16. Передняя часть колечного вала двигателя. 17. Аппарат для включения электрических цепей на летательном аппарате. 18. Самолетное автономное радионавигационное устройство. 19. Средство связи в авиации.

КРОССВОРД ПО ВЕРТИКАЛИ:

3. Советский авиаконструктор. 8. Совокупность устройств, контролирующая работу механизмов без участия человека. 13. Настил в кабине дирижабля. 17. Нить, с помощью которой управляется летающая модель. 20. Устройство для автоматического управления летательным аппаратом. 23. Разрыв в облачности. 24. Один из факторов, характеризующих качество самолета. 25. Комплекс различных сооружений для технического обслуживания и ремонта.

29. Наружная оболочка летательного аппарата. 32. Пилот ГВФ, один из участников доставки экспедиции Папанина на Северный полюс в 1937 г. 33. Герой древнегреческой мифологии, поднявшийся в воздух с помощью крыльев. 34. Полет транспортного самолета по расписанию. 35. Часть шасси самолета. 37. Часть магнето. 40. Шифр. 41. Датчик, воспринимающий колебания температуры. 31. Мерное деление на шкале компаса.

ПО ГОРИЗОНТАЛИ:

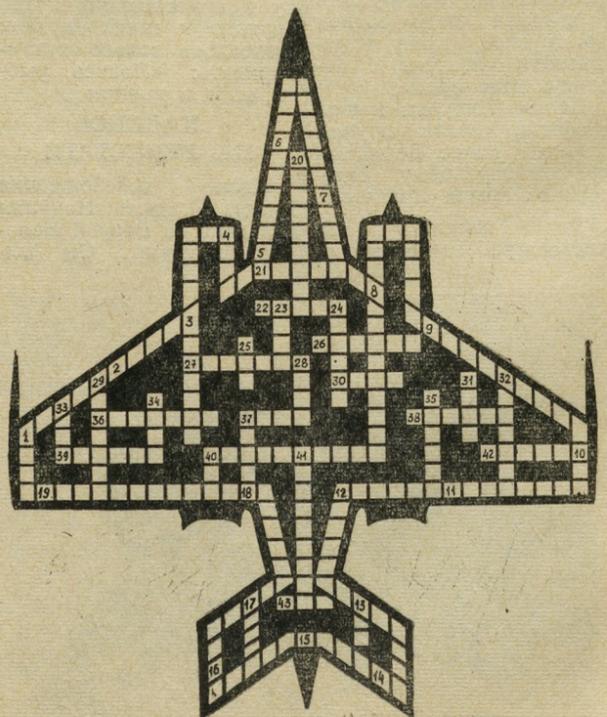
21. Показатель летной работы пилота. 22. Русский изобретатель, первый в мире решивший проблему устойчивости самолета. 26. Средство контроля за состоянием авиационной техники. 27. Одна из характеристик летательного аппарата.

30. Оборудование стоянки самолета. 36. Пилот ГВФ, совершивший героический подвиг в небе Молдавии. 37. Подвижная несущая поверхность самолета. 38. Устройство, сокращающее длину пробега самолета. 39. Флюгирование воздушного

Фото В. Степанова.

Автор — авиатехник Уктусского аэропорта **В. КОРЧЕВСКИЙ**

винта. 40. Летное происшествие. 42. Название самолета, флагмана агитэскадрильи «Максим Горький». 43. Резервуар для хранения жидкостей.



КОРОТКО Здравствуй, турлагерь!

В Уктусском подразделении часто организуются однодневные выезды в туристические лагеря «Хрустальная» и «Коуровка».

За восемь выездов у нас отдохнуло около двухсот авиаторов. Для них были организованы игры, танцы, аттракционы.

Н. ЗАМЯТИН, зав. клубом Уктусского аэропорта.

Частые гости

Ребята восьмилетней школы № 139 Металлургического района города Челябинска полюбили своих шефов — авиаторов Челябинского подразделения. Авиаторы не только частые гости в школе, но и помощники ребят в организации вечеров и концертов художественной самодеятельности. В свою очередь школьники часто бывают в гостях у шефов, и хочется поблагодарить их за внимание, пожелать от всего сердца личного счастья и чистого неба.

Коллектив школы № 139.

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

Редактор **Р. Н. ЛАПИКОВ**.

НС 16265 Заказ № 4686

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

