



РАССМАТРИВАЮТ В АЯ состояние дел нашей работы, можно прийти к выводу, что меры борьбы за безаварийные полеты, которые принимались до сих пор и которые проводятся в настоящее время, еще недостаточны, а результаты их нередко отстают от требований, предъявляемых гражданской авиацией ЦК КПСС и СМ СССР.

Когда рассматриваешь летные происшествия, предпосылки или ЧП, то приходишь к выводу, что почти в каждом случае имели место нарушения действующих правил должностными лицами, выполняющими летную работу или осуществляющими руководство движением и обслуживание самолетов.

Поэтому задача состоит в том, чтобы каждый член экипажа, пилот, диспетчер, инженер, техник понимал, что в конечном итоге безаварийная летная работа предприятия складывается из безаварийной деятельности каждого от-

дельного специалиста — условиях планирования за 7 месяцев показывают, что в ходе осуществления реформы предприятия управления справились с каждым рейсом событием, выполнением производственно-финансового плана, которому надлежит уде-

На пороге зимней навигации

лять большое внимание, к а также добились значительного увеличения объема работ в сравнении с соответствующим периодом 1967 года.

Касаясь вопросов состояния безопасности полетов, необходимо отметить, что в этом вопросе командный и политический состав с поставлен-

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!



Авиатор УРАЛА

ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

№ 33 (1679).

СРЕДА, 4 СЕНТЯБРЯ 1968 г.

Год издания XXVI

Цена 2 коп.

Часто в аэропорту Кольцово можно увидеть экскурсантов. Рабочие и служащие уральских промышленных предприятий с большим интересом осматривают первую классную авиационную технику. Гидами для экскурсантов назначаются лучшие люди аэропорта, которые хорошо знают производство.

На снимке: авиатехник-бригадир Кольцовской АТБ Владимир Долгушин рассказывает экскурсантам о воздушном лайнере ИЛ-18.

Жить и работать по-ленински

Газотрасса финиширует в Кольцово

В аэропорту Кольцово закончено строительство котельной на газовом топливе с магистральным газопроводом.

Рабочая комиссия, производившая техническую приемку объекта, нашла ряд недоделок, указала на них строителям, и в настоящее время подготавливается техническая документация для сдачи котельной и газотрассы государственной комиссии.

Квартиры жителей Кольцовского поселка получат тепло от новой котельной к началу отопительного сезона.

В честь столетия со дня рождения В. И. Ленина коллектив рационализаторов и изобретателей второго Свердловского предприятия принял повышенные обязательства.

В расчете на 100 работающих решено иметь не менее пяти рационализаторов, подать шесть и более предложений.

Авиаторы решили при-

Подарок рационализаторов

нять активное участие в смотре на лучшую постановку изобретательской, рационализаторской и патентной работы.

Улучшится информационная работа. До конца нынешнего года запланировано выпустить пять листов по обмену опытом.

Создается уголок рационализатора, где новаторы смогут найти все необходимое для плодотворного творчества.

Немаловажным фактором в жизни подразделе-

ния является создание общественного конструкторского бюро, которое поможет активнее внедрять новую технику, механизировать производственные процессы.

С ПРЕВЫШЕНИЕМ

На днях в управлении подведены итоги выполнения плана капитального строительства за 8 месяцев текущего года. Выполнение плана по общим капитальным вложениям составило 103 процента, а по строительно-монтажным работам — 104.

Успешно справились с выполнением плана капитального строительства Магнитогорское, Челябинское и Свердловское предприятия.

Ударник коммунистического труда, техник-синоптик службы АМСГ Ижевского аэропорта Антонина Павловна Сторожева пользуется большим уважением в своем коллективе. Около девяти лет проработала она здесь. Ее работа отмечена многими благодарностями и почетными грамотами командования предприятия.

На снимке: А. П. Сторожева за снятием показаний на метеоплощадке.

Снимок А. КРУШИНСКОГО.

Уральцы в Бухаре

31 августа в Среднюю Азию из Свердловска прибыло сводное подразделение под командованием Н. А. Молюшова.

В течение сентября Уральское подразделение, в которое входят авиаторы второго Свердловского предприятия и Кургана, будут выполнять работы в Бухарской области по дефолиации.

На крыльях соревнования

В связи с подготовкой к юбилею Владимира Ильича Ленина в аэропорту союзных воздушных линий Перми запланирована тематика лекций: «Ленин — организатор и вождь Коммунистической партии Советского Союза», «Ленинские принципы внешней политики», «Ленин —

вождь мирового пролетариата» и другие.

Семинарские занятия среди членов партии будут проводиться в течение всего года, в планы занятий входит изучение произведений Владимира Ильича.

Сейчас в аэропортах Перми по утверждённому горсоветом плану

оформляются фундаментальные стенды, рассказывающие о жизни Владимира Ильича и отражающие основные моменты истории нашей партии и государства.

В связи с юбилеем в подразделениях взяты повышенные социалистические обязательства и

организовано соревнование между ними.

Например, в службе движения Пермского аэропорта союзных воздушных линий работают четыре смены, которые возглавляют руководители полетов — М. Дреммин, А. Ширинкин, А. Каменец и А. Алексеев. Вступая в третий год

пятилетки и соревнуясь в честь столетия со дня рождения В. И. Ленина, личный состав службы взял на себя следующие обязательства: не допускать по вине работников службы предпосылок к летным происшествиям, не иметь случаев нарушения документов, регламентирующих УВД.

Работники службы решили добиться регуляр-

ности полетов не менее 92 процентов на ЛСЗ и 88 процентов — на МВЛ.

Как на сегодняшний день идет выполнение взятых обязательств и как проходит соревнование между сменами? Это видно каждому. Итоги здесь подводят регулярно и каждый месяц заносят их на доску показателей.

ГЛАВНОЕ

Безопасность полетов

ОСНОВНОЕ ЗВЕНО

Значение дисциплины трудно переоценить в условиях работы ГА, где, как ни в какой другой отрасли, требования в вопросах дисциплины неизмеримо возрастают.

В оценке наших успехов в этой области должны преобладать сдержанность и умеренность. Нам, видимо, надо говорить не столько о некоторых успехах, сколько о недостатках, с более критических позиций оценивать состояние воспитательной работы по укреплению дисциплины.

Живая практика, анализ показывают, что несмотря на воспитательные мероприятия, уровень трудовой дисциплины в ряде наших предприятий нельзя признать идеальным.

Большинство происшествий и предпосылок к ним является следствием конкретных нарушений, допущенных нашими работниками. Ни одно из них не является следствием каких-то обстоятельств, которые нельзя было предотвратить. Нарушения были совершены, в основном, не по причине недоученности или недотренированности, а по причине халатности и недисциплинированности. Все это опять-таки объясняется низкой требовательностью командно-руководящего состава, недостатками в учебно-методической и, главным образом, в идейно-воспитательной работе среди личного состава.

Например, 5 августа в служебном помещении в рабочее время работники службы связи Кольцовского аэропорта во главе с начальником смены Поплаухиным устроили коллективную выпивку. Как установлено, подобные «мероприятия» проводились систематически в дни выдачи зарплаты.

Не за это ли сомнительное усердие по службе Поплаухин цеховым МК перемещен в очереди на получение жилья на 2 место с 7-го?

Партийных работников должны отличать настойчивость, боевитость, организаторская стрелка, трудолюбие, чувство высокой ответственности за порученный сложный участок работы. Такими качествами обладают, например, зам. по политчасти Пермского предприятия т. Воробьев, Челябинского предприятия — т. Власов.

К сожалению, этого нельзя сказать о замполите Ижевского предприятия Перевозчикове, который не сумел определить свое место политического руководителя и организатора (5 месяцев не был на летном разборе), не направляет работу партийных, общественных организаций.

Главная наука сегодняшнего дня в вопросах воспитания — это индивидуальное воспитание авиаработников, ибо воспитательная работа по своей природе обращена к сердцу, разуму человека. Все наши формы работы в большинстве своем рассчитаны на массовую аудиторию, не изжиты еще практика одной-единственной оценки людей, когда интересуются, изучают лишь производственную сторону деятельности авиаработника.

Какова техника пилотирования, сколько обработал летчик гектаров на АХР — это известно. А морально-волевые, политические качества, поведение в быту, семье — остается тайной. Не об этом ли свидетельствует содержание характеристики на представленных к награждению? 20 авиаработников 1-го Свердловского предприятия получили характеристики-близнецы.

Мы все четко представляем, что во всей системе мероприятий, направленных на выполнение производственного плана, обеспечение безопасности полетов, главным звеном является идейно-воспитательная работа по укреплению в коллективах социалистической дисциплины труда, воспитанию у авиаработников примерного отношения к исполнению служебного долга.

М. НОВИКОВ, заместитель начальника политотдела Уральского управления гражданской авиации.

КАК уже сообщалось в «Авиаторе Урала», на днях в Свердловске проводилось совещание командиров предприятий, заместителей командиров по политчасти и командиров летных подразделений.

На повестке дня совещания стоял вопрос: «Выполнение производственно-финансового плана и состояние безопасности полетов в предприятиях управления за семь месяцев текущего года и задачи командно-руководящего состава».

С докладами выступили начальник управления Н. А. Сидоренко и заместитель начальника политотдела М. И. Новиков.

Сегодня мы в сокращении публикуем материалы этих выступлений, которые посвящались вопросам повышения безопасности полетов и укреплению на предприятиях дисциплины труда. В управлении М. А. Терентьев, прениях приняли участие: коман-

дир 2-го Свердловского предприятия А. И. Ермолаев, командир 1-го Свердловского предприятия П. П. Збыковский, заместитель начальника управления по летной службе П. Н. Банных, заместитель командира Курганского предприятия по политчасти В. И. Зорин и другие.

На совещании присутствовали некоторые виновники летных происшествий. Каждый из них обязан был доложить собравшимся о причинах ЧП и мерах предотвращения подобных инцидентов в дальнейшем.

В работе совещания приняли участие начальник политотдела В. И. Большаков, председатель теркома профсоюза авиаработников В. С. Кизиков, главный инженер управления И. С. Разумовский, заместители начальника управления М. А. Терентьев, Е. М. Слудский и другие.



На снимке: командир корабля, один из лучших свердловских летчиков Иван Семенович Медведев.

На пороге зимней навигации

(Окончание. Начало на 1 стр.)

эксплуатации и пилотированию самолета АН-24), выразившиеся в исправлении взмывания отдачи штурвала от себя, установки УПРТ 0° обоим двигателям и снятия винтов упора до вторичного приземления.

2 июня в районе совхоза «Нагайбак» Челябинской области произошла вынужденная посадка самолета АН-2 из-за отказа в работе двигателя. Самолет вел пилот Иващенко.

Причиной отказа в работе двигателя явилось наличие в бензине воды и механических примесей.

Установлено, что со стороны командования Ижевского предприятия допущены грубейшие нарушения документов, регламентирующих организацию полетов на АХР, в результате чего не было организовано должного контроля со стороны инженерно-технического состава за качеством заправляемого в самолет бензина и, наконец, допущено

безответственное отношение командира самолета Иващенко к своему служебному долгу, что привело к вылету при наличии в бензине воды и примесей.

В этом году почти все наши подразделения производят массовые АХР. Это один из наиболее сложных и ответственных участков работы.

Не останавливаясь на разборе каждого подразделения и их недостатках по руководству полетами, я хочу обратить внимание на то положение, что на оперативных точках экипажи до сих пор нарушают требования руководства на АХР, приказы МГА № 185 от 5/IV-68 г. и № 10 от 6/I-67 г.

В результате недостаточной требовательности со стороны командно-руководящего состава подразделений на АХР допускаются следующие нарушения, причем эти нарушения присущи всем подразделениям:

обработка полей без письменной заявки хозяй-

ственника в кредит;

полеты на заправку самолета ГСМ производятся непосредственно с рабочего гона с участием на борту авиатехника;

нарушаются режимы рабочего времени и отдыха экипажей, выходные дни не используются по 16—20 дней (Ижевский и Челябинский летные коллективы);

не соблюдаются перерывы для отдыха экипажей во время работы (Ижевский, Челябинский летные коллективы) и т. д.

Несколько слов о работе службы движения. Сейчас крайне важно направить усилия личного состава, партийных, комсомольских и профсоюзных организаций на достижение высокого качества подготовки личного состава, диспетчерских пунктов и их оборудования к работе в осенне-зимний период и в ходе этой работы добиться точного выполнения технологии работы диспетчеров службы движения, четкого разграничения функций при

строжайшем соблюдении рубежей передачи управления, повышения качества контроля за полетами всех самолетов, особенно находящихся на маршрутах МВЛ.

Нельзя упустить благоприятную погоду для завершения ремонтных и строительных работ, проводимых на диспетчерских пунктах и пунктах метеорологического наблюдения.

Трудно переоценить значение качества метеонаблюдений и своевременного доведения метеоинформации до службы движения и экипажей в обеспечении безопасности и регулярности полетов. Но в организации этого серьезного и нужного дела много недостатков в аэропортах Перми, Магнитогорска и Челябинска.

Необходимо быстро, решительно изжить указанные недостатки и во всеоружии встретить зимнюю навигацию.

Н. СИДОРЕНКО, начальник Уральского управления гражданской авиации.

СЛОВО ИМЕЕТ

С. Дегтев,

КОМАНДИР ИЖЕВСКОГО ПРЕДПРИЯТИЯ

Не секрет, что многие экипажи Ижевского предприятия трудятся на авиационных работах вдали от базовых аэродромов.

В настоящее время сокращение объема работ на территории республики вынуждает нас выполнять некоторое количество рейсов специальной назначения за пределы управления. Высокая профессиональная подготовленность и самодисциплина экипажа в этих случаях необходимы как никогда.

И. Осипов,

КОМАНДИР ЧЕЛЯБИНСКОГО ПОДРАЗДЕЛЕНИЯ

Можно с уверенностью сказать, что за последние месяцы летный коллектив нашего предприятия работает ритмично.

Подтверждением этой мысли могут стать цифровые показатели роста грузоподъемности и производительности для самолетов ЛИ-2.

Сейчас наша главная задача — к 15 октября завершить подготовку к переходу на работу в условиях осенне-зимней навигации.

«ЧП» и последствия

После торжественного открытия весенне-летней навигации, напутствий и наставлений, добрых пожеланий командно-летному составу летать без происшествий 16 мая командир самолета Ляпунов, второй пилот Каратаев повредили самолет АН-2.

При заходе на посадку в аэропорту Ивдель с попутно-боковым ветром командир допустил перелет в расчете. Для уточнения его выключил зажигание. Убедившись, что приземление произойдет с перелетом, принял решение уйти на второй круг, дал газ, двигатель при выключенном зажигании не работал. Самолет продолжал снижение с перелетом посадочного знака в 172 метра.

Самолет столкнулся с деревьями и получил повреждения.

При расследовании этого летного происшеств-

вия Ляпунов вел себя возмутительно. Врал. Хотел объяснить все это отказом в работе двигателя. Пришлось остановить другой самолет, снять с него винт, поставить на этот двигатель, смонтировать на фюзеляже бензобаки, ведрами заливать бензин, крепить самолет. Люди работали с утра до вечера.

Ляпунов выступал в роли созерцателя, вместо того чтобы сказать: «Товарищи! Не мучайтесь, двигатель работает нормально».

Он этого не сделал. Пришлось пробовать двигатель на всех режимах.

Во время расследования летного происшествия с экипажем под командованием Ляпунова, как в кривом зеркале, отразились все наши недостатки в воспитательной работе.

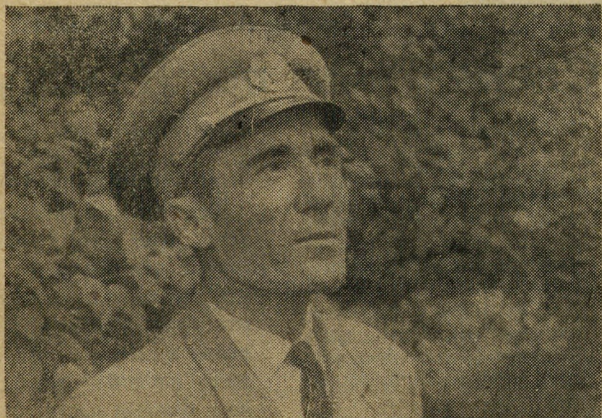
По следам происшествия командование объединенного предприятия приняло меры к усилению требовательности к личному составу. Особое внимание обращено на работу командиров звеньев.

Последствия ЧП — это не только факт отстранения Ляпунова от летной работы. Не в этом главное. Мы обязаны учиться на ошибках, чтобы не допускать их повторения.

А. ЕРМОЛАЕВ, командир 2-го Свердловского предприятия.

По стажу летной работы командир корабля И. А. Горский — ровесник аэропорту Кольцово. Иван Алексеевич — добрый наставник молодых пилотов ИЛ-18. Он охотно делится с ними опытом безаварийной работы.

Снимок В. ГУРИНА.



В ТРИДЦАТЫЕ годы многие мальчишки мечтали об авиации и особенно те, что жили неподалеку от аэродромов. Саша Исаков был исключением. Ему, родившемуся и выросшему в деревне Малая Погореловка Вятской области, по душе был мирный крестьянский труд. И если бы не родственник, работавший в Балаховской школе авиации, может, и не стал бы Саша летчиком.

— Попытайся поступить, — советовал он. — Не пожалеешь.

И судьба Исакова решилась. В 1936 году он закончил Балаховскую школу авиации, и когда началась финская война, его направили на Карельский фронт. Здесь он получил свою первую награду — «Медаль за боевые заслуги».

Молодая советская авиация развивалась быстрыми темпами, и в 1940 году Исаков уже летал вторым пилотом на только что появившихся самолетах ЛИ-2 на линиях Москва — Рига.

Война застала Исакова в Прибалтийском управлении гражданской авиации. В самые первые дни войны организовалась Внуковская дивизия, которая базировалась на центральном аэродроме имени Фрунзе и в которую Исаков был зачислен вторым пилотом на ЛИ-2. Летчики этой дивизии возили боеприпасы в окруженные части на территории Белоруссии. Осенью 1941 года Исакова перевели в правительственный отряд, в котором он летал выполнять задание Западного фронта, к партизанам Брянщины и Киевщины, сбрасывая им боеприпасы и продовольствие, а также диверсионные группы в тыл врага.

ЛИ-2 был оснащен единственным пулеметом, который располагался в хвостовом оперении самолета. Экипаж состоял из четырех человек — первого и второго пилотов, радиста и штурмана. В июле 1942 года за образцовое выполнение этих заданий командование наградило пилота Исакова орденом Боевого Красного Знамени. Радист и штурман были награждены орденами Красной Звезды.

его друга Баленко он вылетел на боевое задание — бомбить Брянск.

Инструктор дивизии Дедов-Дзедушинский подметил, с какой легкостью пилот Исаков освоил незнакомый самолет, и когда по специальному заданию Москвы начали формировать особый полк ночных охотников — блокировщиков дальнего действия, кандидатуру Исакова он назвал в числе первых. Полгода переучивались

охотников — блокировщиков.

— Вам взлет, — услышал Исаков в шлемофоне. Разбег, и ночной охотник поднимается в небо.

Они летали на самолетах А-20Ж, на которых было по четыре пушки и два пулемета.

По пути следования к цели Исаков заметил едва различимые во тьме посадочные знаки.

— Влево под 30 градусов вижу работающий полевой аэродром врага.

Целясь в кабину фашиста, Исаков пошел в атаку и, приблизившись, нажал на гашетку. Пылая, немецкий самолет врезался в землю.

— Пожар на аэродроме, — услышал он голос радиста.

Кружа низко над аэродромом, Исаков одну за другой сбрасывал осветительные бомбы, стреляя из пулеметов и не давая немецким истребителям подняться с аэродрома, а тем временем наши бомбардировщики беспрепятственно проходили на Брянск.

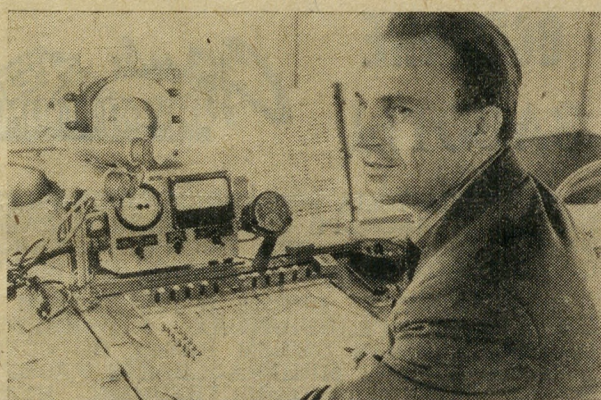
На рассвете Исаков вернулся на базу. За образцовое выполнение этого задания и проявленную инициативу пилот Исаков Александр Фролович был награжден орденом Ленина.

В 1945 году за участие в боях под Бреслау Александр Фролович был награжден орденом Отечественной войны первой степени, а осенью он уже учился летать на реактивных самолетах.

В Кольцово Александр Фролович работает с 1947 года. Сейчас он руководитель полетов. И когда пилоты выводят свои машины на старт, они слышат его голос:

— Вам взлет...

И. ИВАНОВ.

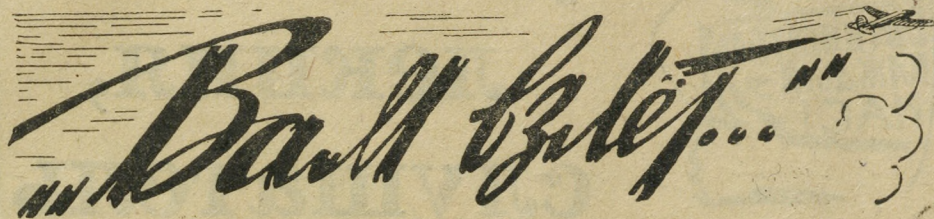


А. Д. Карандин шесть лет работает диспетчером подхода Кировского аэропорта. До этого он был военным штурманом.
Алексей Дмитриевич

работает в смене коммунистического труда.

Он избран секретарем партийной организации службы движения.

Снимок В. ГУРИНА.



Кавалер ордена Ленина

Затем Исакова командировали в ШВЛП, где он в течение трех месяцев переучивался на командира корабля ЛИ-2 и по окончании школы был направлен в правительственную эскадрилью. Не раз А. Исакову приходилось возить Климента Ефремовича Ворошилова и других членов правительства.

Осенью 1943 года он снова оказался под Москвой, но на этот раз уже в составе бомбардировочной авиации дальнего действия под командованием Голованова. Летчики в короткий срок освоили американский бомбардировщик «Боинг-25».

Исаков прибыл на место, где базировалась дивизия, утром. Сразу же после завтрака был назначен первый тренировочный полет, после обеда второй, а уже вечером в составе эскадрильи сво-

летчики в Подмоскovie, а затем полк передали в распоряжение Западного фронта. Каждую ночь полк летал на Брянск бомбить склады с боеприпасами и горючим, блокировать железнодорожные составы и аэродромы. Следом за блокировщиками шли тяжелые бомбардировщики дальнего действия, которые громили позиции врага. К тому времени, получив отпор под Москвой и Сталинградом, немцы собирали силы, чтоб взять реванш на Орловско-Курской дуге. Сильная, в четыре ряда, зенитная оборона немцев опоясывала Брянск и каждую ночь огненное заградительное кольцо преграждало путь нашим летчикам.

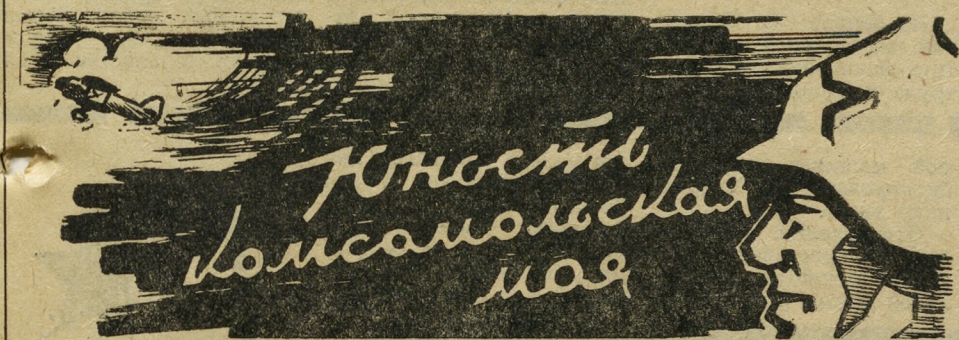
Уничтожение зенитных точек врага — таким было ежедневное задание летчиков полка ночных

— Вижу, — ответил стрелок-радист. — Беру на прицел.

— Установите круговой обзор и запросите разрешение КП блокировать аэродром.

— Блокировать разрешаю, — последовало вскоре.

Пристроившись в хвост немецкого истребителя, Исаков приготовился к бою. После четвертого разворота немец снижался.



ДЕТСТВО

Прожитые годы многое сгладили из моей памяти. Хочется рассказать хотя бы немного.

Родился я 4 декабря 1904 года в селе Зашижемье, бывшей Косолаповской волости, Уржумского уезда, Вятской губернии. Когда совершилась Октябрьская революция, мне уже было 13 лет. Учился я в Зашижемской церковно-приходской школе в четвертом классе. Зимой ушел в летнее время работал вместе с крестьянами в поле. В 9 лет уже боронил, в 15 — пахал плугом. Убирали хлеба только серпом.

Смутно, но помнится свершение революции. Говорили: «Сбросили царя».

После этого к нам в деревню стали приезжать какие-то люди. Они развешивали на стенах разные вопросы. Прямо на улице вспыхивали споры. Мы, мальчишки, еще не понимали сущности происходящего. Помню, обсуж-

29 ОКТЯБРЯ МЫ БУДЕМ ОТМЕЧАТЬ СЛАВНОЕ 50-ЛЕТИЕ ОРДЕНОНОСНОГО ЛЕНИНСКОГО КОМСОМОЛА. ЭТОЙ ДАТЕ ПОСВЯЩАЕТ СВОИ ВОСПОМИНАНИЯ ВЕТЕРАН ГРАЖДАНСКОГО ВОЗДУШНОГО ФЛОТА УРАЛА КОМСОМОЛЕЦ 20-Х ГОДОВ НИКОЛАИ МИХАЙЛОВИЧ КИСЛИЦЫН.

дался декрет о переделе земли. Одни предлагали землю делить по едокам, другие — по мужскому населению. Объясняли это тем, что девушки выйдут замуж и в доме едоков будет мало, а земли много. Третьи кричали, что землю нужно делить по количеству имеющегося у хозяина крупного рогатого скота и лошадей.

Или вот еще пример. Должны были быть выборы в Учредительное собрание. Раздавалось домохозяину двенадцать бюллетеней за номерами от каждой партии. В это время почти никто не работал. Ходили друг к другу по домам, собирались на улице, рассуждали, делились мнениями о каждой партии, за кого она стоит, кого защищает.

Ездили в другие деревни и села, узнавали.

Если в село привозили газету, то ее зачитывали до дыр. Читали при лучине. Были случаи, когда в газетах находили разного рода письма, контрреволюционные листовки. Особенно много их было, когда фронт в период гражданской войны проходил в Казани, Глазове, Вятских Полянах, Ижевске. Раньше сельские сходки созывались только по распоряжению волостного старшины или сельского старосты, а сейчас собрания проходили стихийно или по требованию нескольких человек.

В первое время общие собрания начинались с исполнения революционных песен и заканчива-

лись «Интернационалом». Мы, ребята, всегда подпевали взрослым.

«ДОЛОЙ ПОПОВ!»

Развернулась «борьба» и у нас в школе, когда учительница сказала нам, что можно закон божий не учить, в других школах попов уже прогнали.

Быстро обсудив этот вопрос, мы решили в расклеванные угли и бродячих класса построить

баррикаду. Во входные двери в класс стаскали все парты, стол, стулья. Баррикада вышла на славу.

В этот день закон божий должен был быть в 5 и 6 классе и поп пришел вовремя.

Было страшновато. Мы попрятались кто куда. Без всякого труда поп разбросал преграду и стал поодиночке вытаскивать нас из углов и награждал каждого хорошим подзатыльником. Яростней всех сражался наш самый взрослый школьник Васяка Онучин.

У нас в классе топила печь. Он выхватывал расклеванные угли и бросал в попу. Поп бегал как



На боевом посту

Самолет уклоняется от курса. В эфире слышится спокойный голос диспетчера районного пункта Б. Н. Бачерикова: «Уклоняетесь вправо. Возьмите поправку на 8 градусов». Проходит время, и самолет выходит на заданный курс. Борис Николаевич внимательно следит за экраном индикатора.

Для руководства движением самолетов нужны большие знания. Этим качеством обладает Борис Николаевич. «Благодарим службу», — слышится в эфире с корабля. На немного усталом, но довольном лице диспетчера — улыбка. И не беда, что опять беспокойная ночь. Бывший летчик понимает, как необходима в воздухе помощь с земли.

Его путь в авиацию начался в предвоенные годы. Курсы пилотирования при ДОСААФ. А потом война. Бориса Николаевича направляли в военное училище. Тренировки, тренировки и наконец — полеты.

А в мирное время он связал свою судьбу с санитарной авиацией. Если маленький «Як» командира летного коллектива Бориса Николаевича Бачерикова приземлялся в отдаленной местности Кировской области, значит, больному оказывали своевременную помощь.

Сейчас бывший летчик — диспетчер первого класса. Ударник коммунистического труда по-прежнему на боевом посту — несет беспокойную службу авиатора.

Г. ШИПИНА,
наш общественный корреспондент.



По льготным путевкам

За восемь месяцев нынешнего года десятки авиаторов второго Свердловского подразделения побывали в домах отдыха и санаториях. Так, авиатехник Е. Никитин и слесарь гаража И. Степанов побывали в санатории Усть-Качка. На курорте «Нальчик» отдыхал техник АТБ Б. Погадаев, в «Самоцвете» был

диспетчер аэропорта Ивдель Н. Матренинский. 22 авиатора отдохнули по льготным путевкам в домах отдыха. Это начальник аэропорта Туринск А. Алферов, кочегар С. Арипханова, авиатехник А. Рубанов, пилот Н. Дозморов, шофер П. Яценко. А. ВЕЙС, председатель МК.



РАБОТЕ курганского «Кругозора» газета «Авиатор Урала» уже писала на своих страницах. Сегодня мне хотелось бы поделиться с комсомольскими активистами опытом организации занятий, тем более что трудностей в их проведении встречается немало.

ДУБЛЕРАХ КОМСОМЛЬСКИХ ПРОПАГАНДИСТОВ. По этому вопросу можно услышать противоречивые мнения. Мы убедились, что дублер или помощник пропагандиста необходим. Во-первых, двоим легче готовиться к выступлениям, во-вторых, подобная практика исключает срывы занятия, когда один из пропагандистов болен или в командировке.

ПОСЕЩАЕМОСТЬ ЗАНЯТИЙ. Практика показывает, что слушатели только тогда аккуратно посещают занятия, когда они сами принимают участие в работе. Если сегодня занятия проводит один, завтра другой, то происходит своеобразное соревнование — кто лучше подготовится, кто лучше раскроет тему.

Успех занятий зависит также и от правильно выбранного дня занятий. Вот пример из нашей жизни. На первое заседание «Кругозора» слушатели собрались только на третий раз. После этого нам было рекомендовано проводить занятия по понедельникам в четыре часа вечера. И лишь после того, как опять были дважды сорваны занятия, мы с комитетом комсомола решили,

ли, что лучше всего занятия проводить в среду в час дня, когда у нас пересменка. Таким образом, не слушатель должен идти к пропагандистам, а наоборот, пропагандист должен приспособиться к интересам слушателей.



ОБЪЯВЛЕНИЯ О ЗАНЯТИЯХ. Это тоже один из важных моментов в нашей работе. Написанный на большом листе бумаги запоминающийся текст объявления невольно привлекает внимание окружающих. Объявление вывешивается, как правило, за три-пять дней до занятий.

ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ С КОМИТЕТОМ КОМСОМОЛА. Практика показала, что пропагандисту необходимо работать в самом тесном контакте с комитетом. В необ-

ходимых случаях члены комитета комсомола всегда помогут в выборе темы, организации занятия.

ЭМБЛЕМА КЛУБА. Тематика наших занятий разнообразна, среди слушателей представители различных служб. Все это позволило назвать наш кружок более

подумав, значок — эмблема! Мелочь и только. Я твердо уверен, что это не так. Наши значки слушатели носят даже на рабочей одежде, а это значит, что растет авторитет клуба, уважение к нему.

ТЕМАТИКА ЗАНЯТИЙ. Главное внимание в минув-

шенно в социалистических. Это и понятно: слушателей интересует жизнь, труд, учеба молодежи других стран.

А разве не интересно побеседовать за чашкой кофе с артистами, поэтами, работниками газет, познакомиться, наконец, с людьми, которые были лично знакомы с Маяковским, Есениным?

На занятиях «Кругозора» для молодежи часто читались лекции по международному положению, по проблемам медицины. Одно из заседаний клуба было посвящено прошлому, настоящему и будущему Курганского аэропорта. При большой активности слушателей прошли также занятия по темам:

«Тезисы к 50-летию Великой Октябрьской социалистической революции», «К 150-летию со дня рождения К. Маркса» и другим.

Самое ценное в том, что большинство занятий подготовлено самими участниками клуба. Они собирали материал, отвечали на многочисленные вопросы. Их активность, комсомольская смекалка мы обязаны тем, что «Кругозор» получил сегодня постоянную прописку у нас.

Г. Соколов Пропагандист, лекция, слушатель

весомо — клуб «Кругозор». Но, как известно, каждый уважающий себя клуб имеет специальную эмблему. Не откладывая дело в долгий ящик, такую эмблему придумали и изготовили. Первые значки были вручены гостям и участникам вечера «Искусство и жизнь человека», проведенного по типу «Голубого огонька».

Возможно, нам возразят:

В прошлом году мы удачи юбилею Родины и 50-летию ВЛКСМ. Проведена встреча с ветеранами революции, лично знавшими В. И. Ленина, была организована встреча комсомольцев 20—30-х и 60-х годов.

С большим желанием авиаторы посещают занятия, где проходят встречи с туристами, побывавшими в зарубежных странах, осо-

Я РАБОТАЮ в Пермском подразделении 10 лет и около семи из них — диспетчером отдела перевозок аэропорта местных воздушных линий, — пишет в редакцию т. Федотова. — И вот в последние три года отпуск дают по-разному: в 1967 году, например, 18, а в этом — всего 15 рабочих дней.

Прошу уточнить, какая должна быть продолжительность отпуска диспетчеров отдела перевозок?»

На вопрос тов. Федотовой мы попросили ответить начальника отдела труда и зарплаты Б. СИ-

НАШ ОТДЕЛ СПРАВОК

ВАШИНСКОГО. Вот что он сказал:

— Ранее, до 1967 года, Пермский аэропорт местных воздушных линий был базовым, имел 3-й класс и отпуск диспетчерам отдела перевозок был установлен 18 рабочих дней.

С переходом этого аэропорта в разряд приписных класс его понижен и право на 18-дневный отпуск диспетчеры потеряли. Это новое положение разъясняет циркулярное

указание МГА № 13/4 от 4 марта 1965 года, в котором говорится, что в том случае, если понижение в классе аэропорта вызвано сокращением объема выполняемых работ, то за работниками этого аэропорта ранее предоставляемые отпуска не сохраняются.

В настоящее время диспетчеры отдела перевозок аэропорта местных воздушных линий Перми должны получать отпуск продолжительностью 15 дней.

ОСЕННИЕ ЗАБОТЫ



С НАЧАЛА ГОДА АВИАЦИЕЙ СПЕЦПРИМЕНЕНИЯ УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ОБРАБОТАНО 1 МИЛЛИОН 780 ТЫСЯЧ ГЕКТАРОВ ПРИ ГОДОВОМ ПЛАНЕ 1 МИЛЛИОН 800 ТЫСЯЧ.

В НАСТОЯЩЕЕ ВРЕМЯ В КИРОВСКОМ И ИЖЕВСКОМ ПРЕДПРИЯТИЯХ УТОЧНЯЕТСЯ ОКОНЧАТЕЛЬНЫЙ ОБЪЕМ РАБОТ ПО ОСЕННЕЙ ПОДКОРМКЕ МИНЕРАЛЬНЫМИ УДОБРЕНИЯМИ СЕЛЬСКОХОЗЯЙСТВЕННЫХ КУЛЬТУР. ОБРАБОТАТЬ ПРЕДПОЛАГАЕТСЯ СЫШЕ 200 ТЫСЯЧ ГЕКТАРОВ.

Детство
вспоминаю...
Фото Ю. Набатова

МИНУТ через двадцать должен выйти на оперативную точку. Спокойнее, сосредоточься, лейтенант Тетерин, ты один, от тебя зависит результат разведки.

Штурвал от себя, самолет покидает укрытие. Сейчас ударят зенитки. Он на передней линии немецкой обороны. Живая мишень. Смерть станет гоняться за ним. Но он должен, обязан пережить ее. Как должен, выделявая невероятные трюки, не только уклониться от попадания, но и разглядеть наземные вспышки, запомнить и уяснить систему огня, чтобы потом, в штабе, наметить безопасную дорогу в тыл фашистов нашим бомбардировщикам.

Каких-то два месяца назад никто и не предполагал, что мы не станем господствовать в небе. Безмятежная счастливая уверенность в себе, и вот... наши аэродромы все дальше и дальше откатываются в глубь России.

«Нет, мы летаем не хуже. Не трусим, мужественно ведем бой. А отступаем, отступаем...» Теперь, когда опасность бы- ла позади, когда Владислав возвращался на базу,

Заставило забыть о радости возвращения, предельно мобилизовало волю, призвало на помощь умение, опыт.

Немец самоуверен. Не думая о безопасности, он

кой машины «отрубил» бронированному стержню хвост.

Отступление. Горько, досадно чувствовать бессилие. Меняется адрес полевой почты. Письма на-

два ордена Ленина, два ордена Знамени, орденом Отечественной войны 1 степени. Высокое признание Родины за ратный труд, за несколько десятков сбитых немецких са-



тяжелые мысли о превосходстве немецкой техники не покидали его. Он хотел отвлечься. Представлял, как через несколько минут посадит машину, доложит о выполнении задания и пойдет в каютерку, к друзьям. Там чай. Он откинется в кресле и будет смаковать. Всего через несколько минут. Скорее, скорее, к своим! Но время изменило своему обычному отсчету.

гоняется за своей жертвой. Благо, хоть легкий самолет Тетерина маневреннее бомбардировщика. Иначе бы... Впрочем, надо идти к своим. Но скорострельность... По прямой немец его достанет.

«Ага, разворот. Неаккуратен ты, гад», — и он выбрал момент, когда немец «подставил» ему свой фюзеляж. Тетерин пошел на таран. Винт лег-

ходя Владислава в Белоруссии, Харькове, Москве, Сталинграде. Судьба словно готовила из него историка — очевидца, забрасывая на самые ответственные участки сражений.

Дела пошли веселее. Наши уже диктовали условия в воздухе: летали на новых, мощных и быстрых машинах. Асы, их грудь украшали ордена и медали. У Владислава Тетерина, командира эскадрильи,

молотов, за 508 боевых вылетов. Но однажды его так и не дождался на аэродроме...

Он очнулся в госпитале. Не открывая глаз, прислушался, пытаюсь установить, где находится. Говорили по-немецки. До чего же жестока жизнь!

Но смерть отвели врачи. Русские патриоты, насильно привлеченные к работе в немецком госпитале, с риском для себя выкрали Владислава Тетерина, свели к партизанам. И летчик стал бойцом отряда, мстителем за поруганную честь временно плененных людей. А потом — снова авиачаст, снова бой, до самого конца войны, до победы.

★
ГЕРОИ,
с которых
стоим
делами
ЖИЗНЬ

— Как, ребята, работнем? Ведро-то какое! Красотища! А небо-то, небо!

Тракторы бригады Владислава Дмитриевича выходят в казахстанскую степь. Товарищи по работе знают повадки земли. Давненько уже приехали, с самого начала освоения целины. Тут и осели. В Акбулакском совхозе Бурмакинского района Уральской области.

И. ПОРОШИН.

г. Белая Холуница, Кировской области.

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

Редактор Р. Н. ЛАПИКОВ.

НС 17326. Заказ № 4787.

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

