

РОДИНЕ ОКТАБРЯ СЛАВА!



Сидоренко, Большакову, Кизикову

Министерство гражданской авиации СССР и ЦК профсоюза авиарботников по итогам всесоюзного соцсоревнования за III квартал присудили Уральскому управлению ТРЕТЬЕ МЕСТО. Поздравляем авиаторов Урала, желаем дальнейших успехов в работе. Министерство гражданской авиации СССР. Полуправление гражданской авиации. ЦК профсоюза авиарботников.

ЖИТЬ И РАБОТАТЬ ПО-ЛЕНИНСКИ

Выстрел «Авроры» возвестил новую эру в истории человечества — эру раскрепощенного, созидательного труда.

Под руководством ленинской партии страна осуществила первую в мире социалистическую революцию, первой в мире построила социализм и приступила к строительству первого в мире коммунистического общества.

51-ю годовщину Октября народы нашей страны встречают в обстановке небывалого трудового и политического подъема, в обстановке подготовки к 100-летию со дня рождения В. И. Ленина. «Лучший способ отметить знаменательную дату — это сосредоточить внимание и усилия на осуществлении стоящих перед народом грандиозных планов хозяйственного и культурного строительства, экономических, социально-политических и идеологических задач, выдвинутых XXIII съездом партии».

Авиаторы Уральского управления гражданской авиации достойно встречают 51-ю годовщину Великого Октября. Накануне праздника коллегия Министерства гражданской авиации и ЦК профсоюза авиарботников подвели итоги работы за третий квартал и присудили уральцам третье место.

Первый год второго пятидесятилетия Советской власти для авиаторов Урала явился первым годом работы в условиях новой экономической реформы. До конца года осталось немного, но уже сейчас видны преимущества, вытекающие из новой системы. И сегодня нет такого участка производства на предприятиях нашего управления, которого не коснулась бы научная организация труда.

В предпраздничном соревновании лучших результатов среди коллективов нашего управления добилось второе Свердловское предприятие, которому присуждено первое место с вручением денежной премии, на втором месте — Челябинское объединенное предприятие.

На доску Почета занесено по управлению 15 человек. Среди них В. И. БЕЛЯЕВ — командир самолета АН-2 из Кирова, В. Г. ПОЗДНЯКОВ — командир самолета АН-2 из Магнитогорска, руководитель полетов М. И. ДРЕМИН из Перми и другие.

— Будем и дальше работать и жить по-ленински, создавая прекрасный памятник Владимиру Ильичу Ленину — здание коммунизма, великое и достойное воплощение его бессмертных идей.



Пролетарии всех стран, соединяйтесь!



Авиатор

УРАЛА

ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

№ 42 (1688).

СРЕДА

6

НОЯБРЯ

1968 г.

Год издания

XXVI

Авиарботникам Урала

Коллегия министерства, Политическое управление гражданской авиации и ЦК профсоюза авиарботников сердечно поздравляют весь лич-

ный состав предприятий управления с 51-й годовщиной Великой Октябрьской социалистической революции. Выражаем уверенность в том, что авиарботни-

ки, идя навстречу 100-летию юбилею со дня рождения Владимира Ильича Ленина, ознаменуют его новыми достижениями в борьбе за успешное

внедрение новой системы хозяйствования, завершение плана 1968 года, досрочное выполнение пятилетки, овладение новой техникой и обеспечение безопасности полетов, повышение культуры обслуживания пассажиров.

Желаем вам, дорогие товарищи, больших успехов в труде на благо нашей социалистической Родины, отличного здоровья и личного счастья.

ЛОГИНОВ, БЕЗБО-
РОДОВ, МИШИНКИН.

СВЕРХ ПЛАНА

Заканчивается третий год пятилетки — первый год работы предприятий Уральского управления гражданской авиации в системе новой хозяйственной реформы.

В предпраздничные дни на автобазе в Кольцово подвели итоги за три трудовых квартала. По обслуживанию самолетовылетов коллектив выполнил план на 106,5 процента, сэкономил по расходу запасных частей на техническом ремонте 3 300 рублей.

Коэффициент исправности парка также оказался выше планового — 0,89 процента. Автобаза дала прибыли 12273 рубля.

УСПЕХ СТРОИТЕЛЕЙ

В СМУ-8 подведены итоги работы за октябрь. Объем строительных работ выполнен на 111,8 процента. План среднеквартальной выработки на одного работника выполнен на 108,3 процента.

Красное знамя Малмыжа

Кировские летчики обслуживают около сорока портов местных воздушных линий. Их коллективы соревнуются за звание лучшего аэропорта. МВЛ. Неплохих результатов добились в соревновании работники аэропорта Малмыж, руководит которым Федор Герасимович Коновалов. Здесь трудится небольшой дружный коллектив. За девять месяцев отправлено

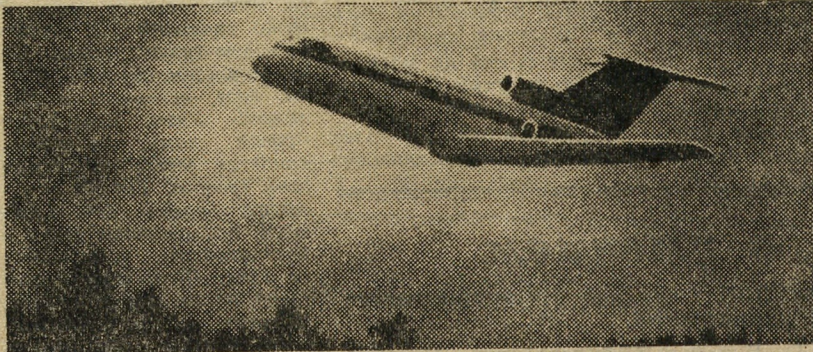
26113 пассажиров, выручка составила 100500 рублей. Перекрыты показатели по перевозке почты и груза, пассажирооборот выполнен на 126,8 процента. Коллективу аэропорта присуждено переходящее Красное знамя.

ПРАЗДНИЧНЫЕ НОВОСТИ

В счет 1969 года

Накануне праздника порадовали успехами в труде авиаторы четвертого летнего коллектива Кировского предприятия, где командиром А. Ф. Задорожный. Экипажи самолетов ЛИ-2 выполнили годовой план по тонно-километрам на 102,3 процента. Второй месяц этот коллектив трудится в счет 1969 года.

Н. ИВАНОВА.



В небе — ЯК-40

Ежегодно гражданская авиация оснащается самой современной авиационной техникой. Сегодня на вооружении у специалистов Аэрофлота быстроеходные лайнеры ИЛ-18, ТУ-104, ИЛ-62,

Б-30, мощные воздушные вездеходы — вертолеты.

Многие из крылатых машин успешно освоены авиарботниками Уральского управления. В подразделениях Урала выросли настоя-

щие мастера своего дела, в совершенстве владеющие своей специальностью. И мы уве-

ренны, что так же мастерски они поведут по трассам пятого океана новый самолет ЯК-40,

который в скором будущем свяжет столицу Урала со многими городами Советского Союза.

На пороге зимней навигации

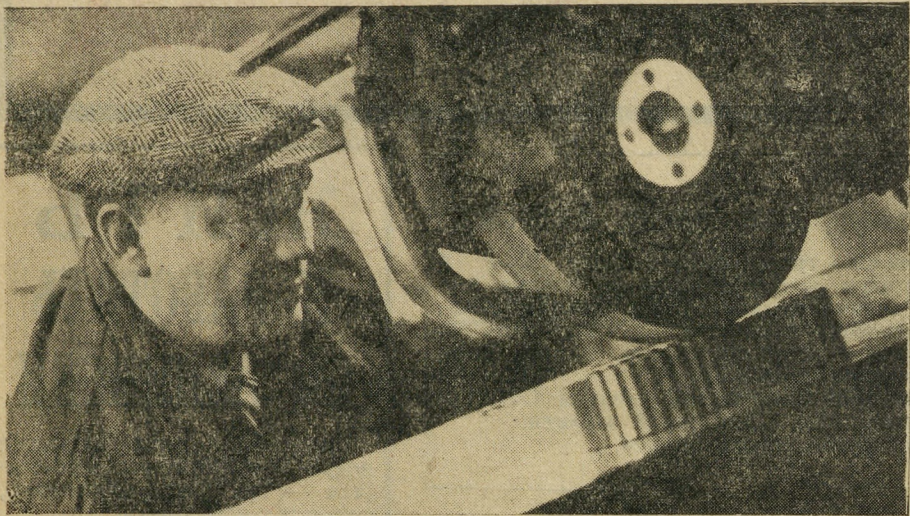
4 ноября в клубе Уктусского аэропорта состоялось собрание работников Уральского управления гражданской авиации. Начальник планового отдела управления В. М. ПЕРЕПЕЛКИН рассказал о ходе выполнения плана этого года и о плане на 1969 год. Было

доложено о подготовке аэропортов к осенне-зимнему сезону.

Начальник Уральского управления гражданской авиации Н. А. СИДОРЕНКО сообщил о проведенном недавно в Симферополе совещании, посвященном автоматической посадке самолетов. Это

огромная, сложная проблема, которую должны изучать и осваивать уральские авиаторы.

В будущем на повестке дня — посадка самолетов во всепогодных условиях. Н. А. Сидоренко подробно остановился на недостатках работы управления, отдельных авиапредприятий, в частности, критиковал деятельность Свердловского объединенного авиаподразделения.



Бригада дружных

В строительно-монтажном управлении № 8 работает бригада, целиком состоящая из женщин.

Это бригада бетоно-растворного узла Елены Степановны Татаренко. Под ее началом семь человек: А. Цукурьян, моторист бетономешалок, и дозировщицы А. Иванова, М. Коростелькина, Н. Куркина, М. Хайразманова и Л. Мельникова. — Есть у нас и другие отличные бригады, — сказали в строительном управлении, — но эта работает хорошо всегда.

Валентин Яковлевич Чамовских работает токарем-шлифовщиком на авиаремзаводе в Уктусе. Одновременно он и общественный инспектор по качеству, член технического совета завода. Валентину Яковлевичу присвоено звание ударника коммунистического труда. Ежедневные задания с отличным качеством он выполняет на 120—130 процентов.



План — досрочно

Вступая в год 1968 и включаясь в социалистическое соревнование за досрочное выполнение пятилетнего плана и за достойную встречу 100-летия со дня рождения В. И. Ленина, коллектив Кировского предприятия в своих обязательствах записал: выполнить план авиационно-технических работ к 7 ноября 1968 года и обработать 380000 га при плане 345000 га.

Коллектив «химиков» нашего предприятия досрочно, к 20 октября, выполнил свои обязательства, обработав около 400000 га в сельском и лесном хозяйстве. Одновременно с этим завершено выполнение плана 1968 года и по налету приведенных часов на авиационных работах.

Достойный вклад в выполнение плана внесли экипажи самолетов АН-2, где командирами В. Некрасов, обработавший 38711 га, М. Вылежанин, Г. Новиков, обработавшие свыше тридцати тысяч га, В. Огарин, записавший на свой счет 29367 га, и другие.

Большая заслуга в этом и командированных коллективов Г. Сиимонова, И. Барабанова и других.

Р. БЫКОВ,
инженер по спецприменению
Кировского
предприятия.

Два подвига в небе

Степан Павлович Иутин и Игорь Вениаминович Бузик в дни 50-летия ВЛКСМ и накануне годовщины Октября мысленно поздравляли друг друга с праздником. Их роднит не только то, что они представители Ленинского комсомола разных поколений — 20-х и 50-х годов. Оба они мечтали о небе, оба начинали летать в уральском небе. Оба в трудную минуту проявили выдержку и мужество.

ГВАРДЕЙЦЫ

Степан Павлович Иутин связал свою жизнь с небом в 1936 году, когда пришел в Аэрофлот. Приходилось летать на старомодных УТ-1, УТ-2. До войны работал инструктором на Урале. в 1942 го-

ду приняли его в партию, а вскоре — в следующем году — он ушел на фронт. Летал с аэропорта Внуково, воевал до конца войны в 10-й гвардейской авиационной дивизии. Тогда-то на всю жизнь запомнились огненные письма партизан — квадраты и треугольники из костров, по которым Иутин с товарищами на ЛИ-2 разыскивал в знаменитых Пинских болотах в Белоруссии партизанский отряд полковника Брюханова. Далеко за линию фронта доставляли огнеопасные грузы — взрывчатку, тол, чтобы могли партизаны бить фашистов. А потом погнались врага с родной стороны, и Иутин доставлял боеприпасы под Бухарест, Будапешт, Вену. 17 боевых вылетов совершил гвардеец. Это был его подвиг в дни войны, его вклад в победу над фашистской Германией. Родина наградила Иутина орденом Отечественной

войны второй степени, медалями. «За взятие Будапешта», «За взятие Вены», партизанской и другими. Закончил войну Степан Павлович в звании гвардии старшего лейтенанта, затем командовал эскадрилей.

После победы Степан Павлович вернулся к мирной профессии инструктора-воспитателя в аэропорту Кольцово. Здесь в послевоенные годы одним из его учеников стал высокий темноволосый парень с громовым голосом — комсомолец Игорь Бузик. Иутин был инструктором-командиром ЛИ-2, Бузик летал рядом, на соседнем сиденье, стажером.

НА ОДНОМ ШАССИ

Молодой парень привлек к себе симпатии трудолюбием, прилежностью, способностью схватывать все на лету, знанием машины. Умел пошутить, но когда нужно, сразу серьезно взяться за



дело, будь то работа или поручение...

Несколько месяцев «облета» позади, и И. Бузик обрел собственные крылья — ушел в самостоятельный полет командиром ЛИ-2. Скоро способный ученик С. П. Иутин попал в ВАУ. А потом стал водить по голубым просторам гигантские ТУ на восток и запад из Внуково, из порта, где получил боевое крепление Иутин. Степан Павлович — теперь уже как помощник начальника аэропорта — не раз встречал в Кольцово своего ученика.

В августе сообщения газет вновь заставили вспомнить Бузика. Этот подвиг стал известен миру. ТУ-114 вылетел из Хабаровска, чтоб идти на

Москву. При взлете загорелось одно шасси, пламя заметили несколько пассажиров. Но экипаж мужественно провел десятичасовой полет, сумел создать на корабле спокойную обстановку. Командир корабля мастерски посадил самолет — впервые в мировой практике реактивных гигантов — на одно шасси. Жизнь 170 пассажиров (из них 11 детей) была спасена. За это И. В. Бузик и члены экипажа были награждены орденами и медалями.

Несут эстафету поколений представители комсомола разных лет. И коммунист С. П. Иутин верит: она в надежных руках людей, готовых на подвиг ради социалистической Родины.

Ю. ГЕНДЕРТ.



ДВАЖДЫ в часрации всех ко раблей, какую бы передачу они ни вели, прерывают работу, чтобы терпящие бедствие могли заявить о себе. Шесть минут молчания для идущих в море. Шесть минут тревоги. Время разграничено четко, оно отмечено на циферблате часов в ра-

диорубках судов, властно притягивает к себе. К нему прислушиваются с надеждой и ожиданием.

У ЭТОГО телефона нет точного, разграфленного, раз навсегда установленного расписания, когда можно сообщить о несчастье. Звонок его резок и настойчив. В небольшом районном городке или далекой лесной деревушке плохо человеку. Там сделали все, что сумели. Но существует какой-то предел возможности помочь. И тогда звонит этот телефон. Звук его подобен сигналу тревоги. В команде спасателей чаще всего двое —

врач и летчик. Иногда только летчик. Он вступает в единоборство с временем, стремится опередить его.

В комнату, где мы сидим, входит командир летного коллектива, выполняющего санитарные задания, Георгий Белозеров. — Надо лететь в Ноллинск.

— Возьмешь «Як». — Нет, ветер сильный, для «Яков», ближайший аэропорт закрыт, придется на АН-2, садиться на поляну. Где лучше площадка? — От стогов на мост, на том берегу реки, — советует Юрий Гуляев.

— Ждать машину долго. Однажды мне пришлось

простоять часа полтора, пока за врачами пришла машина, — вступает в разговор третий из летчиков-«санитарников» Юрий Чупраков.

— Может, ветер переменится. — Неприятно взлетать с полной загрузкой.

— Почему? — вскидывает голову Белозеров, — все будет нормально. «Неотложка», взвихрив тучи снега, останавливается, чтобы принять нас, и резко трогается. В кузове брошены тулупы, унты. Их мы привезем обратно. Врачи, трое, останутся в Ноллинске. Унты пригодятся другим, кому, возможно, придется лететь по новому зову тревоги. Тут же в самолете врачи переобуваются, прилаживают ящик с инструментом, устраиваются сами. Пока шум двигателей не заглушает слова, пытаюсь узнать у невысокого мужчину, что произошло в Ноллинске, каково состояние больного. Он дождает из баульчика рентгеновский снимок.

— Совсем мальчишка, 19 лет. Вот видите, — и он

называет по-латыни длинное замысловатое слово.

— А если перевести с языка медицины на общечеловеческий? — И, встретив его вопросительный взгляд, поясню: — я не врач.

— Так вот, парню 19 лет, — охотно разъясняет он. — Воспаление легких. Дало осложнение. Придется удалить часть легкого.

Подобных операций в Ноллинске еще не приходилось делать. Поэтому летим. Взяли с собой кровь, инструменты. Все предусмотрено.

Пестрым лоскутом разворачивается под крылом самолета земля. Фиолетовые на белой простыне полях березовые рожи сменяют ели, припорошенные голубоватым снегом. Солнце только угадываем по расплавленному желтому пятну и золотистым краям облаков, маленьким светлым зайчиком оно прыгает на крыле. Плавные певучие линии холмов переходят в перелески.

Под порывами ветра са- молет вздрагивает, кажет-

Репортаж

ся, на какой-то миг теряет упругую опору и снова выбирается на дорогу, ведомую одним летчиком.

Белозеров легким взмахом руки показывает направление. Его напарник согласно кивает, и самолет чуть подается влево.

Подходит конец нашему путешествию. Один круг над поселком, второй.

— Врачей посадить нужно ближе к поселку, — напрыгает голос командир.

— Вон домик!

— Нет, не здесь. Прямо вдоль деревни, через мост. Сядем хорошо по курсу, разворачиваться не придется.

Ветер метет поземку. Унты брошены на пол. Выходим из самолета и тут же разворачивается «рафик»... Прощаемся с врачами, у них борьба за жизнь человека только начинается. Нам надо в обратный путь. Редко он бывает прямым, как сегодня. В пути застает известие: идти за больным. Самолет изменит курс. Три-четыре деревни и только тогда уже Киров.

Н. МАСЛОВА.

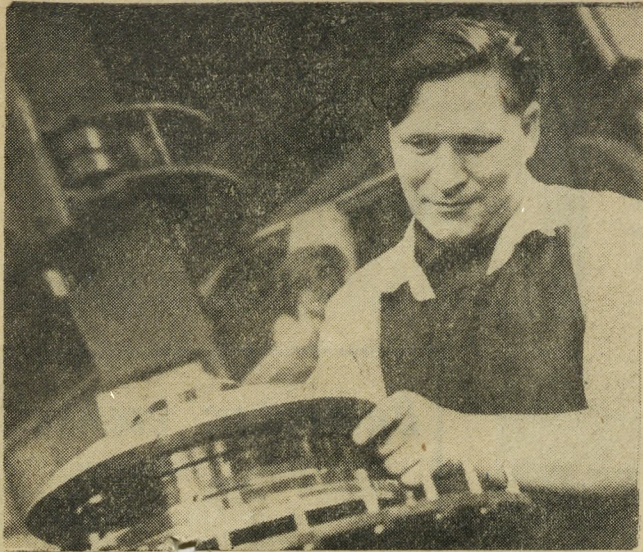
Не числом, а умением

Есть в строительно-монтажном управлении № 8 бригада плотников, в которой трудятся всего два человека: В. Кобелев и А. Коковин.

А. Коковин комсомолец. С начала года он встал на трудовую вахту в честь 50-летия ВЛКСМ. У его бригадира — кандидата в члены

КПСС — свои социалистические обязательства.

В канун 51-й годовщины Октября бригадир В. Кобелев стал коммунистом. Он, как и его напарник, выполнил свои обязательства. Их бригада — одна из лучших в СМУ-8.



Руками умельцев

Трудно назвать работу, с которой бы не справился мастер ремонтного участка Николай Александрович Туринцев. Его руками изготовлено много приспособлений и установок, облегчающих труд авиатехников.

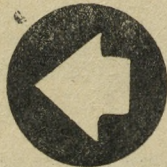
Николай Александрович не таит секретов своей профессии. Он передает богатый опыт молодым ремонтникам. Одним из способных его учеников стал газосварщик Привалов.

Вышел из строя один из самолето-

тов АН-2. Ремонтные предприятия не гарантировали быстрого его восстановление, тогда за дело взялись Туринцев и Привалов. В сложных полевых условиях они сумели в короткий срок произвести ремонт и вернуть самолет в строй действующих.

Приказом командира предприятия оба умельца награждены денежными премиями.

И. МАШКОВСКИЙ,
начальник Пермской АТБ.



Слесарем-сборщиком узловых двигателей ремзавода трудится Андрей Павлович Мордвинов, ударник коммунистического труда. Месячный план выполняет всегда с отличным качеством. А. П. Мордвинов участвует в работе постоянно действующей производственной комиссии.

Фото В. Степанова.

Камсольская
ПРОНИКА

ГОРИ, «Огонек»!

В юбилейном году молодые авиаторы Кирова несколько раз пригласили к себе старых комсомольцев, участников революции и Отечественной войны, ветеранов предприятия. Встречи проходили в различной форме.

29 октября авиаторы зажгли «Огонек» в честь 50-летия Ленинского комсомола. На нем подвели итоги социалистического соревнования. Первое место присуждено комсомольской организации авиационно-технической базы. Не подкачали девушки отдела перевозок. Комсомольцы этой службы тоже вышли в число победителей соревнования. Молодым авиаторам, выполнившим свои личные обязательства в честь юбилея, задающим тон в соревновании, и почетным гостям были вручены памятные подарки.

НА УДАРНОЙ
ВАХТЕ
ПЯТИЛЕТКИ

На звание лучшей

С НАЧАЛА ГОДА В АТБ 1-ГО СВЕРДЛОВСКОГО ОБЪЕДИНЕННОГО ПРЕДПРИЯТИЯ ИДЕТ СОРЕВНОВАНИЕ БРИГАД НА ЗВАНИЕ ЛУЧШЕЙ. СЕЙЧАС НА ЭТО ПОЧЕТНОЕ ЗВАНИЕ ПРЕТЕНДУЮТ БРИГАДА ПО ОБСЛУЖИВАНИЮ ДВИГАТЕЛЕЙ Ф. И. ПОЙМИНА, БРИГАДА ПО ОБСЛУЖИВАНИЮ ПЛАНЕРА А. С. ЗАГОРСКОГО И БРИГАДА Г. М. ПЕКИНА.

С. ВИКТОРОВ.

Тавдинцам Свердловск. Авиатор 20. УРАЛА

спасибо

В некоторых аэропортах еще, к сожалению, делают экипажи на «свои» и «чужие». Неуютно чувствуют себя в таких аэропортах экипажи других управлений.

Особенно приятно, когда на территории другого управления тебя встречают как своего. Именно так я чувствую себя в Тавдинском аэропорту Уральского управления ГА, летая к строителям ЛЭП-110 Тюмень — Урай.

Все службы здесь всегда на месте, задержек с вылетом у меня ни разу не было. Вертолет всегда встре-

тят, помогут заправить, осмотрят. Особенно благодарен я авиатехнику второго Свердловского подразделения Николаю Онегину, который работает сейчас в Тавде и который постоянно оказывал мне помощь.

Служба движения вовремя продлит прогноз погоды и без задержек выпустит в полет. А недавно, следуя из Луговой в Тюмень, я вынужден был, из-за нехватки светло-

го времени, ночевать в Тавде.

Вышел из вертолета. Работница столовой пригласила на ужин, работники аэропорта предоставили место для

отдыха, а утром вертолет был вовремя подготовлен и вылет состоялся по графику.

Хочется от души сказать спасибо всем работникам Тавдинского аэропорта.

В. ВЕПРИЦКИЙ,
пилот.

г. Тюмень.

В Политическом управлении ГА

О ходе отчетов и выборов в партийных организациях гражданской авиации

Оргинструкторский отдел Политуправления в сентябре сего года ознакомился с организацией подготовки и проведения отчетно-выборных партийных собраний в ряде предприятий, учебных заведений и учреждений гражданской авиации. Участие в подготовке и проведении отчетов и выборов партийных органов показало, что они проходят в обстановке высокой трудовой и политической активности авиарботников, широкого развития социалистического соревнования за достойную встречу 100-летия со дня рождения В. И. Ленина.

В отчетных докладах комитетов, бюро, секретарей партийных организаций и выступлениях коммунистов большое внимание уделяется вопросам организационно-партийной и партийно-политической работы, ее сосредоточенности и направленности на решение основных вопросов жизни и деятельности коллективов гражданской авиации, вытекающих из постановления XXIII съезда КПСС и других руководящих документов партии и правительства.

Серьезной критике подвергаются упущения в работе по выполнению производственного плана, внедрению новой системы планирования и экономического стимулирования производства, обеспечению высокой безопасности полетов, укреплению дисциплины, примерности коммунистов в исполнении своего партийного и служебного долга, надлежащего руководства работой комсомольских и профсоюзных организаций.

Однако не везде еще этим вопросам уделяется должное внимание.

В некоторых партийных организациях в результате слабой подготовки, отсутствия разьяснительной работы о целях и задачах отчетно-выборных собраний они проходят на недостаточном организационном и идейно-теоретическом уровне. В ряде отчетных докладов слабо раскрывались формы и методы партийно-политической работы по обеспечению выполнения основных задач предприятий и подразделений. Выступления отдельных коммунистов носили общий, неконкретный характер. Их существо часто сводилось к рассмотрению мелких хозяйственных вопросов.

(Продолжение следует).

Любовь бывает разная

В моде нынче коллекционирование. Неистовые хоббисты поистине неистовы в своей фантазии. К ужасу родных и близких они забивают полки и кладовки малогабаритных квартир папиросными коробками, значками, монетами, спичечными этикетками и тому подобным.

У Михаила Федоровича Кордюкова, начальника Пермского аэропорта МВЛ, свое увлечение. Его конек — книги. Причем любит он их по-своему — ревностно и страстно.

Факты? Пожалуйста.

Одно время в библиотеке аэропорта МВЛ мирно уживались на полках Пушкин и Толстой, Чехов и Маяковский, Есенин и Шолохов. В тихие вечера к ним, как и положено, при-

ходили на свидание многочисленные поклонники и поклонницы.

К сожалению, «сладость тайного свидания» длилась недолго. Как часто бывает в романах, на сцене появился третий в лице начальника аэропорта. «Ходят тут всякие», — рассудил сей муж и единым махом разлучил поклонников с предметом их обожания.

Сегодня творения Пушкина и Толстого, Чехова и Маяковского, Есенина и Шолохова покоятся, запорошенные пылью, на складе.

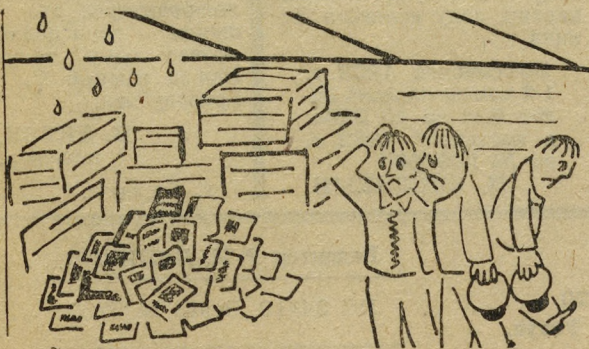
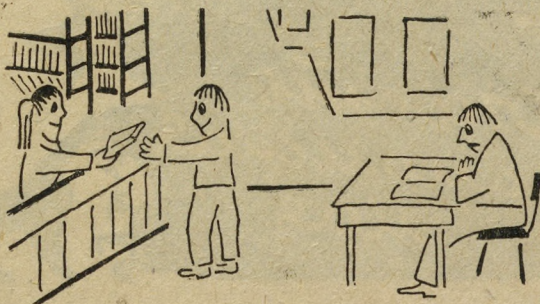
Почему они там? Не знаем. Очевидно, истинный поклонник русской словесности М. Ф. Кордюков упрятал классиков от посторонних глаз во имя сохранности.

Правда, некоторые из авиаторов по-прежнему стучатся в дверь бывшей библиотеки. Ну что ж, им же хуже. Навные люди с интеллигентскими замашками книголюбов, наверное, забыли о производственных интересах. А те, если верить руководителям аэропорта, требуют, чтобы именно библиотеку заняли два стола работников ОМТС.

В аэропорту по этому поводу шутят: «Забудь

чтение, главное — снабжение». Мы же будем серьезны, напомним М. Ф. Кордюкову прописную истину: «не хлебом единым жив человек».

Н. ЛАРИОНОВ.
Рис. В. Корчевского,
авиатехника Свердловского подразделения.



Пришла зима к спортсменам

Возобновили свою работу спортивные секции Свердловского объединенного авиационного предприятия. Их возглавили инструкторы общественники волей-

боллисты В. Снетков, Н. Федина, баскетболист А. Тюрин, самбист В. Сабанцев. Занятия проводятся в спортивном зале учебного подразделения,

во время занятий дежурят инструкторы физкультуры Н. Агафонов, З. Бурцева. К зимнему сезону в этом коллективе уже готовятся к спортивным

Новости

тарь — лыжи, коньки. 50 процентов летно-подъемного состава уже сдали квартальные зачеты по физической подготовке.

ПРОВЕРЯЙ КАК СОЛДАТ СЕБЯ

С планера — на самолет

Высоко запрокинув голову, мальчишка с восхищенным сморком на громадную, большескрылую птицу. Она, наклонив «нос», то устремляется к земле со все возрастающей скоростью, то вдруг свободно взлетает в завораживающую синю неба. В летную погоду планеристы стремятся использовать каждую минуту рационально. В. Лысенко — не новичок. Уже выполнена им норма первого разряда. И сейчас Владимир намерен еще раз отшлифовать в воздухе ряд фигур высшего пилотажа. Эта же цель и у работника Свердловского

проектного института И. Кузьменкова.

Планеры крепятся на трос к Як-12 для транспортировки в воздух. Набрана высота. Трос отцеплен. Начинается парение. За фонарем слышен лишь шелест ветра да в наушниках звучат четкие команды.

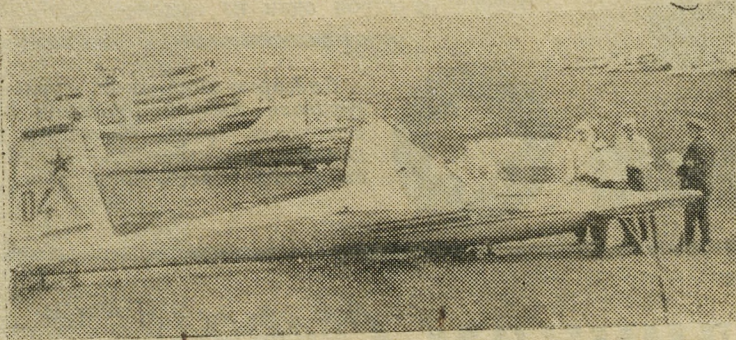
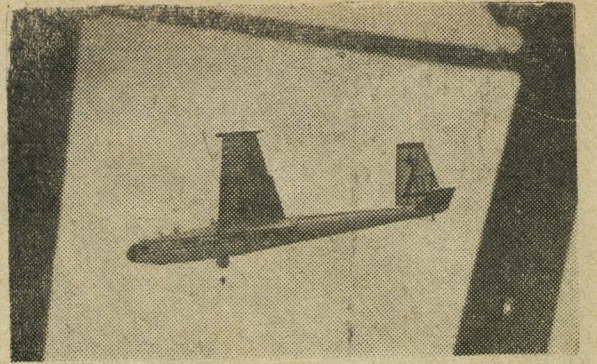
А на земле под руководством инструктора мастера спорта А. Терентьева идет подготовка к вылету других спортсменов.

У планеристов есть хорошая песня, где поется: «По первому зову планеры готовы на боевой само-

лет заменить...» Да, аэроклуб — это хорошая школа перед службой в Советской Армии. Здесь учат летать. Так, крановщица мастер спорта Л. Головина с безмоторной машины

уже пересела на самолет. Ее коллега А. Доронин тоже уверенно держит штурвал спортивного «Яка». Мастер спорта Ю. Флягин сейчас работает вторым пилотом АН-2 в Уктусском аэропорту.

К. АЛЕКСАНДРОВ.



В ЧИСЛЕ ЛУЧШИХ

В автобазе первого Свердловского объединенного предприятия работают люди разных возрастов, разных поколений. Скажем, П. Дубасов, шо-

фер ТЗ-22, или А. Сумин, слесарь ремонтных мастерских. Трудятся они давно, можно сказать, ветераны производства.

Рядом с ними работает молодежь, комсомольцы Н. Жолондзиовский, А. Бабушкин, механик аэродромных механизмов.

В канун 51-й годовщины Октября они названы в числе лучших.



С мечтой о небе



Фоторепортаж

1 ОКТЯБРЯ школьный звонок известил о начале занятий в клубе юных летчиков «Вертолет».

Бессменным руководителем клуба «Вертолет» уже третий год подряд является летчик-ветеран, дежурный штурман Курганского предприятия Михаил Николаевич Левицкий.

Учебные занятия с ребятами-старшеклассниками подшефной средней школы № 34 ведут сменный инженер АТБ Н. М. Зоткин, инженер РЭСОС П. И. Цибенко, инструктор тренажера Ю. П. Еремин, диспетчер службы движения А. А. Гарагуля и другие.

Лучшие курсанты клуба, нынешние выпускники Коробейников, Орлов, Левицкий, Галкина и многие другие ребята собираются после окончания школы поступать в авиационные училища и институты гражданской авиации.

НА СНИМКАХ: на занятиях клуба «Вертолет», курсанты клуба Людмила Кий и Ольга Михалева.

Фото С. Петрова.



Музей Гризодубова

В Харькове создается музей-квартира первого русского авиаконструктора и испытателя Степана Васильевича Гризодубова. В этот город поступают материалы о жизни и деятельности талантливого земляка. Сегодня редакция публикует заметку о С. В. Гризодубове. Если у кого-то из уральцев есть документы, рассказывающие об изобретателе, то эти материалы тоже могут стать экспонатами музея.

★ ★ ★

Не спеша, совсем обыденно, будто и не было войны, этот человек ходил по улицам Харькова. Казалось, ему не было дела до оккупированного фашистами города.

Прошло немного времени. И взлетел на воздух немецкий штаб. При отходе наши части оставили в нем, в кочегарке под углем, взрывчатку с радиоприемником. О дне, часе, минутах взрыва знали подпольщики. Одним из них был Степан Васильевич Гризодубов, первый русский авиаконструктор и испытатель.

Последний документ, которым пополнились материалы музея-квартиры, это решение горисполкома назвать одну из улиц города именем С. В. Гризодубова.

И. ГИТИК,
инженер.

г. Харьков.

СЛОВО ВЕТЕРАНА

Крепли совхозы. Еще несколько раз уполномоченным райкома посылали меня на хлебозаготовки, уборочные, посевные.

В 1931 году, когда я был начальником аэропорта в Кемерово, я встретился в третий раз с Климентом Ефремовичем Ворошиловым.

— Гражданская война, товарищ.

— И у меня то же самое...

Комсомол — организация молодых, в ней нельзя состоять пожизненно. Приходит время расставаться. Но пребывание в комсомоле не забывается, как не забывается молодость. Умудренные опытом, поседевшие и ставшие уже обладателями пенсионных книжек, старые комсомольцы всегда с благодарностью вспоминают комсомол, совместные дела, комсомольскую дружбу.

И если за нами, комсомольцами первых поколений, история признает какие-то заслуги, то лишь в той мере, в какой мы умели беззаветно служить делу Коммунистической партии, делу великого Ленина.

Комсомолец 1922 г. 1-й комсомольский билет был за № 2294, а последний 1932 г. за № 2691663

Н. КИСЛИЦЫН.

Незабываемые встречи

(Окончание. Начало в № 33, 35, 36, 37, 39, 40) ...Раз утром прихожу в цех — на стене плакат: молодой человек в шлеме и очках указывал пальцем прямо на меня. Внизу подпись: «Комсомолец — на самолет!»

Я подал заявление. — Работать ты хорошо, — отговаривал Мишкевич, — вот-вот мастером поставят, а учебу закончишь — инженером работать будешь. Так что же тебе еще-то нужно?

Так я стал летчиком. Однажды во время моего дежурства по аэродрому к нам прилетел нарком обороны К. Е. Ворошилов. После рапорта он спросил, кто я и откуда.

Я сказал. — Член партии или нет?

Я говорю, что пока в комсомоле, в армию пошел добровольцем. Подойдет время — и в партию вступлю.

— Вот такие люди и нужны в авиации, — обращаясь к командирам и пожимая мне руку, сказал Климент Ефремович.

Второй раз мне довелось встретиться с ним в

военных лагерях на стрелковом полигоне.

— Вижу, рука у вас твердая, — похвалил он, — и глаз тренированный. Меткий стрелок.

Поймали их только под утро, когда к нам на помощь прибыли сотрудники железнодорожной ОГПУ. Позже меня послали в Омск на хлебозаготовки.

— Ворошиловский, Климент Ефремович...

В 1929 году меня зачислили в штаб Омской аэростанции «Добролет». Здесь по линии комсомола я был одним из организаторов коммуны имени Дзержинского.

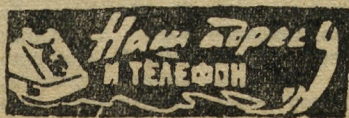
Опасной и тяжелой была эта работа.

Как-то засиделись допоздна, разговариваем, вдруг слышу, скрипнула ставня, в щель протиснулся ствол ружья. Мы вскочили, кинулись к двери...

Шла коллективизация. Зверствовали кулаки. Дважды в меня стреляли из-за угла. Может, и убили бы, если бы не сообщил начальнику НКВД Омской области...

— Сколько же вам лет? — спросил он, — молодой, а волосы седые?

— Вы тоже, Климент Ефремович, нестарый и у вас волосы седые.



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

Редактор Р. Н. ЛАПИКОВ.

НС 34619. Заказ № 5723.

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