

# ИТОГИ РАДУЮТ

Завершается год работы по новой системе хозяйствования.

Новая система планирования позволила челябинским авиаторам в течение 1968 года ввести в строй ряд производственных и пассажирских помещений.

Строительство велось, в основном, за счет фонда расширения производства.

В частности, построены павильон выдачи багажа и грузовой пакгауз.

Улучшены условия работы в службах связи и движения.

**А. ВЛАСОВ,**  
замполит Челябинского предприятия.



Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

# Авиатор

# УРАЛА

ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

№ 46 (1692).

СРЕДА

# 11

# ДЕКАБРЯ

1968 г.

Год издания  
XXVI

## Слова не расходятся с делом

### ГОДОВОЙ ЕСТЬ — РАПОРТУЮТ УКТУСЦЫ



Коллектив второго Свердловского объединенного предприятия, развернувшего социалистическое соревнование за до-	стойную встречу 100-летия со дня рождения В. И. Ленина, досрочно выполнил социалистические обязатель-	ства, принятые на 1968 год. Годовой план выполнен к 5 декабря — Дню Конституции СССР, — по	всем показателям. Так, по пассажирообороту план выполнен на 102,2 процента, по налету	приведенных часов — на 106,4 по выручке — на 101,8 и по прибыли — на 153,9 процента.
---	---	--	---	--

Л ИСТКИ календаря сухо и бесстрастно ведут счет дням, месяцам. Для людей каждый из них наполнен заботами, радостями, большими и маленькими событиями. Но главное — это обычные рабочие будни. У дня-труженика свое задание, которое он диктует: сегодня предстоит столько-то сделать рейсов, перевезти пассажиров, отремонтировать самолеты. Цифры — немые свидетели наших успехов и промахов, и к ним мы относимся отнюдь не беспристрастно. Мы научились влиять на них, подчинять время, а иногда и обгонять его. Курганские авиаторы, например, в июле выполнили годовой план авиационных работ, в октябре его завершили все экипажи управления, помогавшие земледельцам.

К 25 ноября управление выполнило годовой план по прибыли. Декабрь замыкает круг года, подводит итог, намечает задачи на будущее. Сегодня мы уже можем говорить, каким будет для уральцев новый, четвертый год пятилетки. Производст-

венный план после утверждения министерством приобретает конкретность, становится программой действия. Авиаторам управления предстоит перевезти в будущем году более трех миллионов пассажиров, 79 тыс. тонн груза, обработать 2130 тыс. гектаров сельскохозяйственных земель. В плане предусмат-

цифры свидетельствует, что план 1969 года более напряженный. Он заставит авиационные коллективы вести активный поиск путей выполнения производственных заданий. В предприятиях разрабатываются практические мероприятия по выявлению и использованию резервов, повышению эффективности про-

Около двадцати линий мы откроем в аэропортах местных сообщений.

Одной из важных мер, способствующих увеличению пассажирооборота и выручки, явится широкое применение неограниченной продажи билетов в аэропортах МВЛ пассажирам, отправляющимся за пределы области.

Здесь нам существенную помощь окажет внедрение сетевых графиков трудоемких регламентов на различных типах самолетов и выполнение мероприятий плана ГОТ, разработанного управлением на 1969 год.

Разумеется, должное место в плане мы отводим качественной стороне его выполнения — обеспечению безопасности полетов.

В этом, мы будем много строить. На капитальное строительство нашему управлению выделено 4,9 миллиона рублей, из них на жилищное строительство около 700 тысяч рублей. Министерство пообещало выделить дополнительные средства на 70-квартирный дом в Кольцово, с тем расчетом, что его строительство будет завершено в 1969 году. В четвертом году пятилетки будут сданы в эксплуатацию аэровокзалы в Кирове и Магнитогорске. Но темпы, какими ведется строительство в предприятиях, нас не удовлетворяют. Вероятно, нам придется искать более рациональные пути решения проблем строительства.

Мы понимаем, что план 1969 года будет для уральцев нелегким, но благодаря усилиям коллективов предприятий, развертыванию социалистического соревнования за коммунистический труд авиаторы с задачами справятся.

**Н. СИДОРЕНКО,**  
начальник управления.

## Рубежи нового года

ривается увеличение по сравнению с нынешним годом на 10—13 процентов объемов по основным показателям. Пассажирооборот должен быть равен 2880 тысячам пассажирокилометров, приведенные часы — 126 тысячам. Выручку нам нужно довести до 77,5 млн. рублей, прибыль до 26 млн. рублей.

Уже первый взгляд на

изводства. Рост объемов потребует более четкой, слаженной работы всех звеньев нашего управления.

Мы предполагаем в будущем году открыть семь новых воздушных линий. На самолетах ИЛ-18 будут выполняться рейсы Свердловск — Киров — Москва, Свердловск — Киров — Ленинград, на АН-24 — Магнитогорск — Горький, Свердловск — Ижевск — Горький, Киров — Минеральные Воды — Адлер, Киров — Симферополь, Пермь — Свердловск — Омск — Новосибирск. Увеличится частота движения из Челябинска на Киев и Алма-Ату, из Свердловска на Хабаровск и Симферополь. Кроме того, намечается посадка самолетов других управлений в уральских аэропортах Магнитогорске, Кирове, Перми.

БОЛЬШИЕ задачи стоят перед коллективами авиационно-технических баз. Ведь реальность будущего плана во многом основывается на повышении коммерческой загрузки и эффективном использовании самолетомоторного парка. Мы намерены значительно увеличить налет часов на самолеты ИЛ-18 и АН-24. Работники АТБ взяли обязательство поднять исправность газотурбинных самолетов на пять процентов, а поршневых и вертолетов — на два сверх установленных министерством нормативов. Благодаря сокращению простоя машин, находящихся на профилактическом обслуживании в АТБ, на пять дней, высвободится в общей сложности около десяти самолетов ИЛ-18 и двух АН-24. А это немалое подспорье в работе, осо-

### «НИЧЕГО СТРАШНОГО»

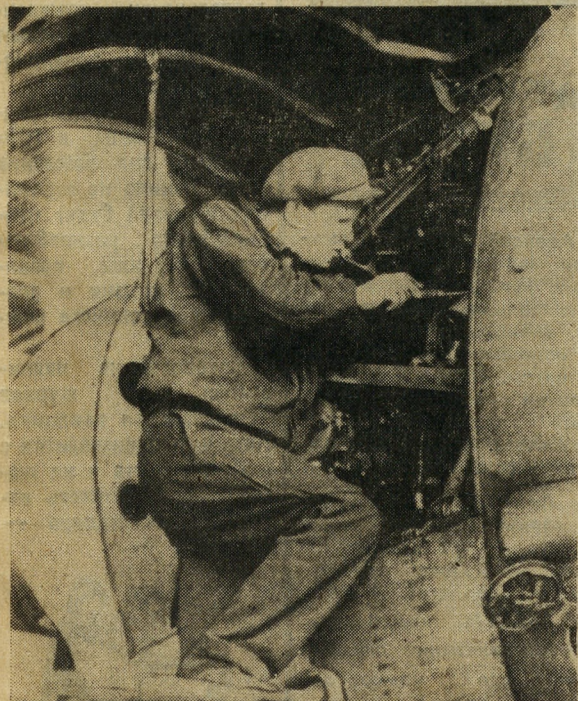
Ил-14, летевший из Игарки, заходил на посадочной полосе в Норильске. Прибор показал: правое шасси заклинило.

Самолет сделал несколько кругов над аэропортом, но экипажу не удалось исправить по-

вреждение. Тогда на посадочной полосе появилась автомашина. Маслобоз, накрытый чехлами, вынул так, чтобы на него лег правой плоскостью приземляющийся самолет. Расчет был верным.

### ЛАУРЕАТЫ ВДНХ

Четыре бронзовые медали ВДНХ — таков итог участия рационализаторов Ленинградского предприятия во Всесоюзной выставке технического творчества молодежи «Пятилетке — мастерство и поиск молодых», посвященной 50-летию Ленинского комсомола.



Бригада, которой руководит Герман Холкин, работает по обслуживанию двигателей ИЛ-18 в аэропорту Кольцово. Герман Холкин — отличный организатор, ударник коммунистического труда.



Филимон ПАЙВИН — один из ветеранов-авиаторов Свердловска. Он работает в Кольцово уже более 20 лет. Ф. Пайвин — ударник коммунистического труда.

## В морозные

### ДНИ

День и ночь в эти 40-градусные морозы трудятся авиатехники авиационно-технической базы Кольцово, сотрудники службы связи, аэродромной и других.

— Сегодня Кольцово принимает, — сказали синоптики 8 декабря. — Был туман, а сейчас видимость неплохая.

Самолеты отправляются во многие города, в частности, в столицу нашей Родины Москву.

В жгучие морозы в Свердловск прилетают и улетают самолеты.

— Сегодня командир АН-24 Михайлов повел лайнер на Киров. Серебристый ИЛ-18, где командиром Ключков, взял курс на юг, на Симферополь. А АН-24, где командиром Куварзин, отправился в рейс по курсу Свердловск — Челябинск — Магнитогорск, — сообщил нашему корреспонденту дежурный помощник начальника аэропорта Калинин.

## НОВОСТИ

Вот кто «примашинил» самолет: диспетчер слепой посадки Ф. Александров, диспетчер старта В. Сенкевич, инженер В. Васнюк, командир корабля красноярец Сучков, «прораб» необычайной операции В. Сидоров и, конечно, шофер Л. Дорохов.

— Не мы придумали. В истории авиации это было. Так что ничего страшного, — сказал кто-то из них пассажирам и встречающим.



**ТЕКУЧЕСТЬ КАДРОВ — БОЛЕЗНЬ ХРОНИЧЕСКАЯ, ГОВОРЯТ НЕКОТОРЫЕ УЧАСТНИКИ НАШЕЙ ДИСКУССИИ.**

**НЕТ, ИЗЛЕЧИМАЯ, — ОТВЕЧАЕТ НАЧАЛЬНИК ОТДЕЛА КАДРОВ УРУ ГА И. В. РОГОЖКИН. КТО ЖЕ ПРАВ?**

НЕСКОЛЬКО месяцев на страницах нашей газеты проходила дискуссия, начало которой положила корреспонденция «Ты увольняешься. Почему?»

Настала пора, взвесив все «за» и «против», попытаться проанализировать общее положение с текучестью кадров в Уральском управлении.

Сначала представим слово некоторым участникам нашей импровизированной встречи за круглым столом.

**С. КНЯЗЕВ**, инспектор отдела кадров Ижевского предприятия:

— Где же пути к уменьшению текучести кадров? Разумеется, решение вопроса о выплате работникам подразделения районного коэффициента является основной задачей. Не последнюю роль должна играть и воспитательная работа с личным составом.

**Н. ВЕТЛУГИН**, начальник отдела кадров 1-го Свердловского авиапредприятия:

До сих пор еще продолжает оставаться мотивом увольнения с работы неудовлетворенность условиями труда. За последние годы сделано очень много по оборудованию рабочих мест, улучшению освещенности, обеспечению инструментами и материалами, снабжению спецодеждой, оборудованию раздевалок, душевых и т. д.

Хорошо поставлена работа по улучшению условий труда в АТБ. Там нет увольнений по этим мотивам.

**А. НЕЛЮВИН**, старший инспектор по кадрам Кировского предприятия:

— Мотивы увольнений различны. Например, в прошлом году 30 процентов от общего количества увольняющихся назвали причиной ухода неудовлетворенность условиями труда, 27 процентов — отсутствие перспективы в получении квартиры, 20 процентов — неудовлетворенность заработной платой и т. д.

**И. МАШКОВСКИЙ**, начальник АТБ Пермского предприятия:

— Молодые специалисты, поступающие к нам после окончания училищ, в большинстве своем остаются работать на предприятии. Из 22 инженеров, прибывших в АТБ, за последние 8 лет уволился только один.

Суть закрепления кадров, по-моему, состоит в том, чтобы каждый работник видел перспективы своей дальнейшей работы. У нас они есть. Прежде всего — это перспектива перехода на новую авиационную технику.

Было время, когда переходу на летную работу не придавали значения. Более того, наблюдалась

тенденция передавать в летные подразделения тех, кто не сумел зарекомендовать себя на земле.

**П**ОПРОБУЕМ из всего множества причин, которые служат мотивом для увольнения, выделить главные, т. е. наиболее типичные. Таких три: неудовлетворенность условиями труда, отсутствие жилья, неудовлетворенность заработной платой. Если последнюю проблему нам разрешить довольно сложно, то две первые находятся в компетенции командования предприятия. Вы не согласны? Ваше право. Но не спешите с выводами.

*Ты увольняешься.*  
**ПОЧЕМУ!**

...Авиатехник принес заявление об увольнении по собственному желанию.

- Не нравится работа?
- Работу свою люблю.
- Почему уходите?
- Мерзнуть надоело.

Очень простая истина. Она упирается в отсутствие на линейках наших аэродромов технических домиков и тепляков.

Нельзя сказать, что и того и другого совсем нет в природе. Есть, например, два тепляка для ЛИ-2 в Кирове, один для вертолетов в Уктусе... Вас не смущает это «обилие»?

Теперь о технических домиках. Неужели командир Свердловского предприятия т. Збыковский считает, что авиатехники, обслуживающие на морозе базовые и транзитные самолеты ИЛ-18 и ТУ-104, получают дополнительное удовольствие от небольшой (метров этаж на 300—500) прогулки от самолета до теплушки?

Вывод один. Кольцовскому предприятию не по карману построить еще два-три технических домика и улучшить условия труда технического состава. Остается «верное» средство:

— Надоело мерзнуть — иду увольняться.

Это только одна из объективных причин увольнений. Одна из десятка подобных субъективных объективностей. Это только один из ручейков, который несет свои воды в море текучести кадров.

«...как можно осто- рожнее и терпеливее испытывать и распозна- вать настоящих органи- заторов, людей с трез- вым умом и с практиче- ской сметкой, людей, соединяющих предан- ность социализму с умен- ем без шума (и вопреки суматохе и шуму) налаживать креп- кую и дружную совмест- ную работу большого количества людей в рамках советской орга- низации. Только таких людей, после десяти- кратного испытания, на- до, двигая их от про- стейших задач к труд- нейшим, выдвигать на ответственные посты ру- ководителей народно- го труда...»

**В. И. ЛЕНИН.**

Жилищный вопрос. Самый жгучий. Не каж- дое предприятие может позволить себе строи- тельство дома, остается одно — вступить в ко- оператив. Но почему в нашем управлении ко- оперативного строительства жилья практически нет?

Вероятно, разъяснительная работа со сторо- ны командования предприятий ведется недо- статочно убедительно, отсутствует личная инициатива. Как результат, на стоя лежит оче- редное заявление: «по собственному желанию».

Перспектива роста. Для каждого молодого специалиста это своеобразный моральный сти- мул. А если его нет?

Вот один пример. В АТБ Кольцово на долж- ностях инженеров работает 12 человек, не име- ющих среднего и специального образования. За плечами у этих людей 5—7 классов школы и... огромный опыт практической работы в авиации. Второго у них не отнимешь — люди они бы- валье.

Но как себя чувствует молодой дипломиро- ванный специалист под началом инженера- практика? Мягко выражаясь, подающему на- дежды молодому специалисту временами бывает не по себе. Поэтому вновь: «прошу уволить по собственному желанию...»

Вы, читатель, даже не представляете себе, какая редкость в нашем управлении молодой (до 25—28 лет) начальник или руководитель службы, отдела, смены и т. д. Статистика убеж- дает в этом и заставляет подумать о правиль- ности такого сверхосторожного подхода к мо- лодёжи.

**Н**А ВОПРОС, считает ли начальник от- дела кадров управления И. В. Рогож- кин текучесть кадров хронической бо- лезнью, он ответил категорическим «нет». Я согласился с ним, потому что документы и ста- тистические данные убеждали: болезнь изле- чима.

**В. ГУРИН.**

**ПЛЮСЫ И МИНУСЫ СОРЕВНОВАНИЯ**

В СОЦИАЛИСТИЧЕ- СКОМ СОРЕВНОВА- НИИ ЗА ДОСТОЙНУЮ ВСТРЕЧУ 100-ЛЕТИЯ СО ДНЯ РОЖДЕНИЯ В. И. ЛЕНИНА КОЛ- ЛЕКТИВ РЕМПРЕД- ПРИЯТИЯ НЕОДНО- КРАТНО ЗАВОЕВА- ВАЛ ВЫСОКИЕ МЕСТА В МАСШТАБАХ ГОРО- ДА, РАЙОНА И УРАЛЬ- СКОГО ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИА- РАБОТНИКОВ.

В настоящее время на ремпредприятии звание коллектива коммунисти- ческого труда присвоено

цеху № 2, участкам уз- ловой и окончательной сборки, участку Р-5 и участку цилиндрово-порш- невой группы.

Но несмотря на разъ- яснительную работу, про- водимую заводским и цеховыми профсоюзными комитетами, направле- нную на развитие этого вида соревнования, долж- ных результатов не полу- чено.

Со стороны партийной организации завода и партгруп действенной помощи в этом вопросе до сих пор нет, много фор- мализма проявляют и ру-



ководители цехов и отде- лов.

Комсомол предприятия в организации и проведе- нии соревнования в честь столетнего юбилея В. И. Ленина мог бы сде- лать значительно больше, чем сделал.

Недостаточное участие в проведении соревнова- ния приняла и профсоюз- ная организация ремпред- приятия.

Завком и цехкомы не смогли добиться ежеме- сячного подведения ито- гов соревнования, не все- гда своевременно оформ- ляли цеховые Доски поче- та. Местному нужна по- мощь со стороны админи- страции предприятия. Вообще, оформление на- глядной агитации в усло-

виях предприятия — воп- рос весьма сложный, но рано или поздно его нуж- но обязательно решать.

Не было заведено должного учета соревну- ющихся. Комиссия по про- изводственно-массовой работе не оказывала до- статочной помощи цехам в выполнении принятых обязательств.

**И. ПЕТРОВ.**

**НЕЛЕТНАЯ ПОГОДА**

На сегодняшние сутки метеорологи передали опять неважную сводку: снег, низкая облачность, сильный боковой ветер. Постоянно потрескиваю- щее от различных помех шипение в динамике пре- рвал спокойный голос: «Я борт 179, разрешите посад- ку». — Это московский рейс. Через несколько ми- нут гигантское сигарооб- разное тело лайнера мяг- ко коснулось бетонной по- лосы.

В «нелетную» погоду бы- вает тяжелее посадить ма- шину на полосу, чем в ночном рейсе. Правильная и плавная посадка во мно- гом зависит от умения и опыта пилота. И не обой- тись здесь без помощи службы радиосвязи и ра- дионавигации. Сейчас на вооружение Гражданского воздушного флота прихо- дит самая совершенная на- вигационная техника сле- пой посадки самолетов.

С помощью радиопере- дающих устройств поддер- живается непрерывная связь с экипажем самолета.

Тепло и уютно в фу- ргоне специально оборудо- ванной передвижной авто- лаборатории ПАЛ-1. Пульс с авиационными прибора- ми, выпрямительные уст- ройства, приемники, пере- датчики — вся эта масса контрольной навигацион- ной аппаратуры предназ- чена для настройки поса- дочных глиссадного и кур- сового радиомаяков, кото- рые обеспечивают вывод самолета на полосу при посадке.

В этом царстве электрони- ки хозяйничают техники Сергей Хоробрых и Алек- сей Жолобов. Два года на- зад Сергей закончил Ом- ское училище специальных служб Гражданской авиа- ции и по направле- нию приехал в свердлов- ский аэропорт Кольцово.



А Алексей закончил Рыль- ское авиатехническое учи- лище. Интересная работа по-настоящему увлекла ре- бят. Молодые специалисты не останавливаются на до- стигнутом. Нынче Сергей и Алексей поступили на 1 курс радиотехнического факультета Уральского по- литехнического института.

— Активные комсомоль- цы, отлично знают свою службу, — так отзывается о них начальник службы связи т. Хворостов. К юби- лею ВЛКСМ комсомоль- ской организации службы связи, где комсоргом Алексей Жолобов, при- своено высокое звание коллектива имени пятиде- сятилетия Ленинского ком- сомола.

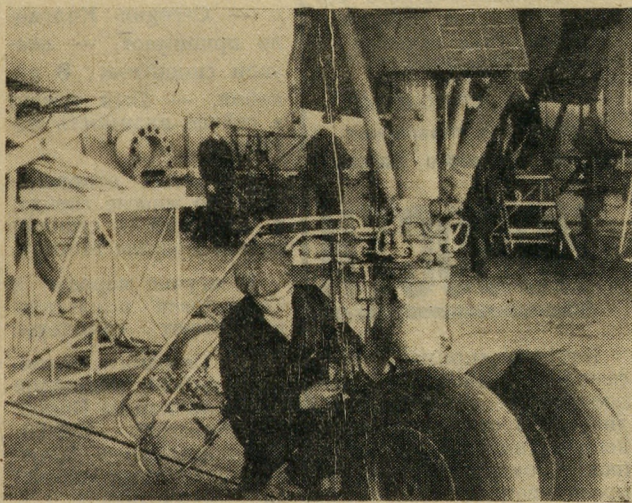
**Л. БАРАНОВ.**

**«Гражданская авиация» — каждому**

Журнал «Граждан- ская авиация» давно по- любился авиарботни- кам, стал популярным и среди пассажиров. Год от года растет тираж, улучшается содержание журнала. Будучи цент- ральным органом печати Аэрофлота, он способст- вует производственной деятельности граждан- ской авиации, передает опыт лучших предприя- тий и передовиков.

В связи с общенарод- ной подготовкой к 100- летию со дня рождения В. И. Ленина на страни- цах журнала будут пуб- ликоваться разнообраз- ные материалы, посвя- щенные жизни и дея- тельности великого вож- дя.

Своевременно подпи- шитесь на журнал «Гражданская авиация». Подписка производится с любого месяца и на лю- бой срок. Стоимость од- ного экземпляра — 30 коп.



Восемь лет работает в Кольцовском аэропорту Василий Ануфриев. За отличные показатели в труде он награжден знаком «Отличник Аэрофлота» и почетной грамо- той ЦК ВЛКСМ.



# КРАСНЫЙ ОРЕЛ

# Т ЕРОИ, С КОТОРЫХ СТОИТ ДЕЛАТЬ ЖИЗНЬ

«Внутри кабины чувствуется запах гари», — записал экипаж АН-24, вернувшийся в Ашхабад. Работники АТБ осмотрели самолет, отдельные агрегаты заменили, устранили дефекты.

Но на следующий день, уже другой экипаж, вновь оставил аналогичную запись. Снова до глубокой ночи простукивали и придиричиво, узел за узлом проверяли авиатехники. Опять заменили кое-какие агрегаты.

## ЭКЗАМЕН

### НА МУЖЕСТВО

Опробовать самолет в воздухе вылетел экипаж, в составе командира корабля В. В. Жука, проверяющего на борту командира И. Н. Меркулова, бортмеханика Б. Атаева и штурмана В. А. Урецкого. Сделали один круг над столицей, второй... Вдруг пилоты поняли: отказал левый двигатель. Что-то случилось внутри него. Тут же зафлюгировали и пошли на посадку. В это время загорелась лампочка: «Пожар левого двигателя!» Никто не растерялся. В тот же миг была включена система пожаротушения.

И вот уже АН-24 коснулся земли, вернее бетонированной полосы. «Посадка произведена...» Но вместо вздоха облегчения лица всех членов экипажа вновь стали напряженными. Пожар двигателя! Такой сигнал последовал вторично. «Включить аварийную систему!» — прозвучала команда старшего.

— Есть включить! — мгновенно отреагировал Б. Атаев.

Вскоре загорание было ликвидировано. Помощи пожарных машин не потребовалось.

Комиссия, проверявшая причины происшествия, констатировала «производство н н ы й брак» и отметила исключительную выдержку и отличную четкость действий экипажа командира В. В. Жука в полете.

В Московскую авиационную школу Федор Кононенко приехал небезызвестным человеком. Многие газеты писали о его смелом побеге. В два месяца постигнуты премудрости летной науки, и выпускники, получив звание красного военного летчика, отправились на фронт. Федор возвращался в 41-й авиационный полк, куда был зачислен раньше, на неуклюжем, похожем на огромную стрекозу, знакомом ему самолете «Буазен», который в шутку называли «летающим проводочным заграждением».

Лето 1919 года было для молодой Республики Советов особенно жарким. Деникин рвался к Москве, конница Мамонтова продвигалась к Воронежу. Бойцам Красной Армии помогала сдерживать натиск белогвардейцев авиация. Летчики совершали разведывательные полеты, бомбили скопление вражеских войск, обозы. Не один раз в день поднимал Кононенко в небо свой самолет, на лобовой части фюзеляжа которого огромными красными буквами было отчекмлено выведено: «Смерть Деникину и его банде». Обнаружив конницу Мамонтова, летчики возвращались за пачками остроконечных стрел, с успехом заменявших бомбы и поражавших цели на большой площади. Конники страшно боялись «железно-го дождя», на который не

скупались красные летчики.

Федора, хотя он и был чуть ли не самым молодым в авиационном полку, считали способным и отчаянным пилотом. Нередко ему поручали трудные задания. Как-то одному из летчиков полка, израсходовавшему запас горючего, пришлось совершить вынужденную посадку в осажденном Воронеже. На выручку послали Кононенко. Загрузив «Буазен» основательно горючим, Федор надеялся благополучно проскочить через расположение белых. Однако обстрел он не миновал. Заметив самолет, белогвардейцы настроились серьезно потреть его. Возвращаясь к своим молодой летчик решил лишь когда на темном небосводе холодно замигали точки звезд. Посадка при кострах в то время была редкостью и свидетельствовала о большом мастерстве летчика.

Жилось авиаторам трудно, как и всем в армии. Располагались вместе с мотористами в товарном вагоне и, разумеется, ни о каком особом летном пайке не могло быть и речи.

— Летал я тогда босой, — вспоминает Федор Николаевич Кононенко, — без головного убора, на плечах — одно название что рубаха, вся в дырах да в заплатках. У летчиков — бывших офицеров царской армии — положение было иное, прекрасно одеты, сыты. Но в трудное для Красной Армии время немногие оставались верны нашему святому делу.

В конце декабря 1919 года из трех авиационных отрядов была сформирована отдельная авиагруппа под командованием М. Строева, которую направили в распоряжение командующего Первой Конной С. М. Буденного. После разгрома денкинцев Конармия была переброшена на Польский фронт. Здесь Кононенко часто получал боевые задания непосредственно от Буденного и Ворошилова.

20 июля 1920 навсегда оставило зарубку в памяти Федора. В погожий летний день с летнабом Митрофановым, веселым русоловым парнем, готовился Кононенко к боевому вылету. Загрузили кабину летнаба бомбами, постарались взять их побольше. При развороте на высоте 1000 метров самолет, теряя скорость, свалился в штопор. Бомбы переместились в переднюю часть кабины, мешали управлять самолетом. Федор попытался вывести машину из штопора. Безрезультатно. Самолет врезался в землю. Горящим бензином обдало летчиков. Митрофанов погиб, а Федора отбросило на несколько метров от самолета. Пришел в сознание когда огонь подобрался к кабине и начали рваться бомбы. Превозмогая боль, Федор отползал все дальше от самолета. Горела одежда, непослушными, обожженными пальцами срывал ее с себя. Немало трудов стоило выбраться на дорогу, ведущую в Бердичев. Летчика отправили в госпиталь с тяжелыми ожогами лица, рук, спины.

Потянулись долгие дни выздоровления. Врачи опасались за жизнь Федора. Его можно сказать, выжила, поставила на ноги, дала возможность вернуться к любимому делу жена, которая вместе с ним прошла дорогами войны, делила все тяготы нелегкой фронтовой жизни.

Реввоенсовет высоко оценил боевую деятельность Федора Кононенко, наградил его орденом Красного Знамени. Его отвага, безграничная преданность Советской власти будут служить примером для нашей молодежи.

Н. КИСЛИЦЫН.

## ...ЧЕМ ПОВЕСТЬ О БАНКЕТЕ В КАБИНЕТЕ

По-разному работают люди. У иного весь день проходит в борьбе: до обеда борется с голодом, после обеда — со сном. А уж если к вечеру подвернется собрание — до конца его интенсивно дремлет в кулак.

Главбух Магнитогорского аэропорта Александр Павлович Душин не таков. Наоборот, широкой души человек. Он — сама бодрость, энергия. Каждодневно работал над собой. Ничего не жалел. Для других — жалел. Для себя — никогда! Как в феврале сего года забрался в кресло главного, — так и за дела. Нет, не сальдо-бульдо, дебет-кредит сводить — это не совсем его призвание. Маленькое хобби Душина — заводить мотор грузовичка (чуткою рукой шофера, конечно) — и за продуктами — фруктами. Бывало, с черного крыльца ему давали-подавали к тому ж и красного, и белого винца!

Должность главбуха Александру Павловичу весьма нравилась. Себе во зло ее не употребляя, смог прикинуться казанской сиротой. И получить из кассы так называемой матпомощи и премий около 200 целковых. А чего мелчить? — думал главный. — Слава богу и добреньким людям, едим чужое, носим краденое.

Однажды в предосеннюю пору конференцию мастеров огненной профессии — металлургов — порешили отметить горячим возлиянием. Кто первый дерзнул инициативой — начальник аэропорта Валентин Андреевич Адищев или его главный бухгалтер, — точно историками не установлено. Только прямо в кабинете начальника по его распоряжению, словно по мановению чародея, появилась импровизированная скатерть-самобранка, а на ней питье и яства.

Роль тамады-сервировщика, проявив недюжинные способности гурмана, взял на себя начальник «службы снабжения», простите, А. Г. Безенков. Говорят, были сказаны ясные, понятные слова:



Начальник принимает? Принимает... Но к нему нельзя.

— За дело, товарищи! Товарищи не заставили себя ждать. На даровщинку и укус сладок! А тут колбаса, помидоры, коньяки, шампанского десяток «огнетушителей». Вино лилось рекой. Сосед потчевал соседа. Банкет удался, был королевским.

Пили, ели, веселились... Как водится, подсчитали — прослезались. И вышло: нет повести печальнее на свете, чем повесть о банкете в кабинете! Да вспомнили афоризм незабвенного К. Прутков. «Если хочешь быть покоен, не принимай горя и неприятностей на свой счет, но всегда относись к казенный». Что начальник аэропорта и главбух и сделали — счет-фактуру на 400 рублей оплатили за якобы отпущенное борщепитание пассажирам! Казенные деньги оказались за бортом кассы, свои — лежат, кармана не жгут.

Банкет с королевским размахом столь понравился, что инициативная группа его повторила на дому

### ФЕЛЬЕТОН

работницы столовой Моргуновой. Позже примкнул к пирушке Адищев с другом, который предпо-

крыльях, вылетели из Аэрофлота — один смещен с поста начальника, второй уволен. Зато ими заинтересовались работники следственных органов.

Магнитогорская быль — не сказка, не ложь, да в ней намек... Это грозное предупреждение не только казнокрадам, жуликам, но и тем, кто им потворствует. Немалая вина и работников «бухгалтерии». Особенно бухгалтеров аэропорта, которые выписывали премиальные деньги «помощи» Душину, и бухгалтера столовой Ивановой... Пособниками лю-

чей остается неизвестным... Финал магнитогорских махинаций и банкетов Душина при содействии Адищева почти как две капли воды похож на деяния пермских «фокусников» бухгалтеров — ущерб государству равен 1109 рублям с гаком в 98 копеек! Душин и Адищев, как на

бителей банкетов за государственный счет были и услужливый бывший начальник службы перевозок, и калькулятор столовой Моргунова, которая любезно предоставила свои хоромы для второго бесплатного банкета.

Философия этих участников хищений не хитра, стара как мир, философия обывателя-мещанина: как же против начальства идти? Все равно, дескать, что плевать против ветра или пытаться поймать тигра за хвост! И думается, пособиями отдела легким испугом. Трусость и нечестность еще никогда не стояли на охране народного добра. Прямота одного из коммунистов, сигнал в партбюро помогли поймать за руку расхитителей казны. А иначе — жди в этом аэропорту третьего банкета-пирушки? С купеческим, с гусарским размахом?

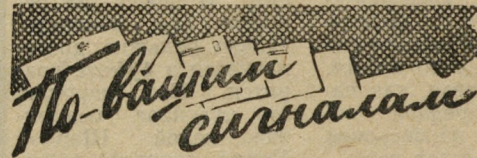
...Досадно, когда ваш сосед по работе дремлет в кулак. Грустно, если «энергичен и бодр», как бывший главбух Душин. Нет повести печальнее на свете...

Ю. ГЕНДЕРТ.  
Рис. В. КОРЧЕВСКОГО, авиатехника.

## «Приказ остался на бумаге»

На критическое выступление газеты «Авиатор Урала» № 43 от 20 ноября 1968 года по материалу «Приказ остался на бумаге», командир Свердловского объединенного авиаподразделения П. П. Збыковский сообщает, что указанные факты действительно были. В настоящее время на спортивной базе профкома Свердловского авиаподразделения имеется весь спортивный инвентарь, необходимый для занятий с летно-подъемным составом. Намечено приобрести батут и лопинг.

Ввод в эксплуатацию котельной на газовом топливе и улучшение работы системы отопле-



ния позволит пустить душевую при спортзале учебного подразделения.

Летняя спортивная площадка будет оборудована на новом строящемся стадионе. Проведена работа с командно-руководящим составом по вопросу о личном участии в занятиях по физической подготовке и усилении контроля за посещаемостью. Прием зачетов проводится согласно приказу МГА № 57 от 30 января 1967 года инструктором по физкультуре с участием врача летного подразделения.



