

В небе — „ТУ-154“

За два года пятилетки общий объем авиаперевозок увеличился на 102,6 процента. Пассажирооборот возрос на 105,3 процента. Услугами гражданской авиации пользуется сейчас более 250 научных организаций, 198 санитарно-авиационных станций выполняют в год свыше 100 тысяч задний - вылетов для оказания медицинской помощи населению. На трассах Аэрофлота летают первоклассные надежные пассажирские самолеты. Среди них реактивные машины второго поколения — ИЛ-62 и ТУ-134. В недалеком будущем поступит на испытание сверхзвуковой пассажирский самолет ТУ-144.

На смену таким хорошо знакомым машинам, как ИЛ-18, ТУ-104, АН-10, приходит новый магистральный пассажирский самолет ТУ-154, созданный конструкторским бюро академика А. Н. Туполева.

Первый вариант нового самолета ТУ-154 имеет три двухконтурных турбореактивных двигателя, расположенных в хвостовой части фюзеляжа. Салоны машины рассчитаны на 160 пассажиров. В модифицированных моделях число пассажиров на борту предполагается увеличить до 220. Машина может летать в самых сложных метеорологических условиях.

НА СНИМКЕ: ТУ-154 в очередном испытательном полете.

Сравнительно недавно в небе Прикамья появился новый вертолет МИ-2.

Сейчас пермские авиарботники уже полностью освоили эксплуатацию новой винтокрылой машины.

Красавец вертолет получил прописку в Пермском аэропорту.



Авиатор УРАЛА

ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ
И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ



Сверх задания

полнен на 100,5 процента, к началу декабря авиаторы довели этот показатель до цифры, которая запланирована им в третьем году пятилетки.

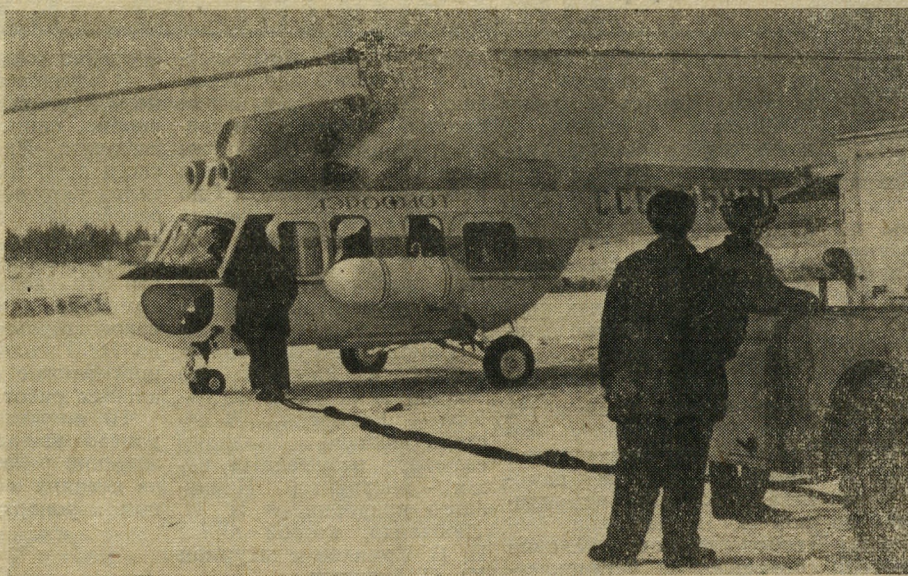
Хорошими результатами завершили уральцы план ноября. Производственное задание выполнено по всем основным показателям. Так, план по приведенным часам вы-

полнен на 100,5 процента, к началу декабря авиаторы довели этот показатель до цифры, которая запланирована им в третьем году пятилетки.

Предприятия управления дали на 200 тысяч рублей выручки больше, чем запланировано. Пас-

сажирооборот составил 111 процентов.

На прошлой неделе управление выполнило годовой план по пассажирообороту. Это третий показатель, по которому уральские авиаторы справились с годовым заданием.



Борисполь — Кольцово

Наш корреспондент встретился с киевлянами и взял интервью у Юсифа Мартыновича Зайончковского.

Расскажите, пожалуйста, о цели поездки и задачах вашей делегации.

Наша делегация ответная. Уральские авиаторы уже побывали у нас в гостях. Цель приезда — обмен опытом работы по обслуживанию авиационной техники и организации работ.

С работой каких смен и отделов вы успели ознакомиться за время пребывания в Свердловске?

Члены нашей делегации более подробно ознакомились с работой цеха оперативного обслуживания, цеха трудоемких регламентов и вспомогательного цеха.

Несколько дней гостями авиаторов АТБ Кольцово были их коллеги из Бориспольского аэропорта.

В составе делегации украинских авиарботников в Свердловск прибыли старший инженер Украинского управления ГА И. М. Зайончковский, начальник АТБ Борисполь А. И. Андрушко, заместитель главного инженера по спецоборудованию АТБ Борисполь В. М. Гиллер и начальник цеха УТР А. Н. Грибута.

Мы встречались и обменивались мнениями об организации работы с главным инженером УРУ ГА И. С. Разумовским, начальником АТБ Кольцово Я. М. Ярошевичем и другими уральскими коллегами.

Мы проинформировали друг друга по интересующим нас вопросам: причины простоев материальной части на обслуживании, проценты исправности, методы подготовки производства.

Если учесть, что объем работы у вас в Кольцово значительно больше, чем в Борисполе, то опыт уральцев является для нас очень полезным.

Цель вашего приезда — обмен

опытом. Вы смогли бы назвать те проблемы, которые поднимались в процессе знакомства с работой АТБ 1-го Свердловского предприятия?

Нас очень интересовала работа УТР. У нас в летний период времени организовано круглосуточное обслуживание по трудоемким регламентам и только зимой мы переходим на двухсменное обслуживание.

В Кольцово двухсменное обслуживание и зимой и летом. Целесообразно ли это? Нам кажется, нет. Поэтому наш опыт работы по-новому будет полезен для уральцев.

ПТО в Кольцово производится на открытом воздухе. Применительно

к суровой уральской зиме, это крайне сложно для технического состава. По-моему, это существенный недостаток в работе АТБ Кольцово.

В свою очередь, следует отметить, что у свердловских авиаторов есть чему поучиться.

Нам очень понравилось оформление цеха по ремонту агрегатов. Здесь размещены практически все необходимые схемы и разрезы по технологии обслуживания высотной системы, силовых установок и т. д.

В целом наша поездка и знакомство с производственной деятельностью кольцовцев была очень плодотворной. Мы ждем ответного дружеского визита уральцев.

Коммунист в своей парторганизации

Мы не случайно вводим эту новую рубрику в дни подготовки к празднованию 100-летия со дня рождения Владимира Ильича Ленина.

Вопрос об ответственности коммуниста за партийное поручение является одним из главных в любой первичной партийной организации.

Владимир Ильич Ленин неоднократно подчеркивал жизненную необходимость и важность систематического проведения в жизнь этого принципа партийности.

Сегодня на второй странице газеты мы печатаем письмо авиатехника Р. Шульца. Редакция нашей газеты ждет откликов на проблемы, поднятые в письме коммуниста.

№ 47 (1693).

СРЕДА

18

ДЕКАБРЯ

1968 г.

Год издания
XXVI

На ударной
ленинской
вахте



В СЧЕТ 1969

К 10 декабря пермские авиаторы выполнили государственный план по многим показателям. Перекрыто задание по выручке, пассажирообороту и прибыли. В этом году предприятие получило 1758 тысяч рублей прибыли и выручило 9481 тысячу рублей. Выполнен план по участковому тонно-километражу и перевозке почты.

И. ТРУШНИКОВ,
член молодежной редакции
«Авиатор Урала».

Отчитываются депутаты

11 декабря клуб 2-го Свердловского предприятия заполнили авиарботники. На встречу с ними пришли те, кого авиаторы выбрали в местные Советы.

Среди депутатов начальник управления Н. А. Сидоренко, начальник политотдела В. И. Большаков, командир самолета АН-2 Н. А. Васильева, работник управления М. А. Морозова, командир вертолета МИ-4 Н. А. Трофимов.

Депутаты рассказали о деятельности областного, городского и районного Советов депутатов трудящихся, о своем участии в их работе, ответили на вопросы избирателей.



ЛЕНИНСКИЕ ПРИНЦИПЫ ПАРТИЙНОСТИ ПРЕДУСМАТРИВАЮТ ОБЯЗАТЕЛЬНОЕ АКТИВНОЕ УЧАСТИЕ КОМУНИСТА В РАБОТЕ СВОЕЙ ПАРТОРГАНИЗАЦИИ.

А что получается у нас в парторганизации АТБ? Есть в коллективе такие товарищи, которые, по моему, только числятся в активистах. В самом деле, чем они проявляют себя? Платят взносы, посещают собрания, а на собраниях выступают редко, никаких поручений не выполняют, инициативы от них не дождешься.

ЯСНО, ЧТО ПАРТИЙНЫЕ ПОРУЧЕНИЯ ДОЛЖНЫ ВОЛЛЕКАТЬ КОМУНИСТА В РАБОТУ ПАРТОРГАНИЗАЦИИ, А ЗНАЧИТ, ВОСПИТЫВАТЬ У НЕГО ЧУВСТВО ПРИЧАСТНОСТИ К КОЛ-

ЛЕКТИВНЫМ ПАРТИЙНЫМ ЗАБОТАМ. НО ВСЕГДА ЛИ ПРОДУМАННО ПОДХОДИТ ПАРТБЮРО К ИСПОЛЬЗОВАНИЮ СИЛ КОМУНИСТОВ? НЕТ, НЕ ВСЕГДА.

В нашей парторганизации — это опора на один

Коммунист в своей парторганизации

риально-технической базы коммунизма.

Очевидно, смысл здесь более широкий, нежели простое выполнение служебных обязанностей.

ция может давать коммунистам самые разнообразные поручения.

Решения XXIII съезда партии, Пленумов ЦК КПСС, постановление ЦК

Ильича нам пока хвалиться нечем. Практически — только составлен план мероприятий в честь 100-летия со дня рождения В. И. Ленина совместно с профсоюзной организацией АТБ.

ПРИ ВНЕДРЕНИИ ЭТОГО ПЛАНА В ЖИЗНЬ В ПЕРИОД ПОДГОТОВКИ К ПРАЗДНОВАНИЮ ЮБИЛЕЯ ИЛЬИЧА АВАНГАРДНУЮ РОЛЬ ДОЛЖНЫ ВЗЯТЬ НА СЕБЯ НАШИ КОМУНИСТЫ. ЭТО НАШ СВЯТОЙ ДОЛГ.

Р. ШУЛЬЦ,
авиатехник АТБ
1-го Свердловского предприятия, член партийного бюро.

Наш святой долг

и тот же узкий круг активистов. Причем некоторым из них сразу дается несколько поручений, в то время как другие товарищи, с которыми, быть может, стоит «повозиться», остаются не у дел.

В Уставе КПСС сказано, что член партии обязан бороться за создание мате-

Имеется в виду инициатива во всех проявлениях: и помощь товарищу по работе, и рационализаторская деятельность, направленная на повышение производительности труда, и время, отданное общественной работе, — всего не перечислить.

Поэтому парторганизация

КПСС о подготовке к столетию со дня рождения Владимира Ильича Ленина с новой силой поставили перед коммунистами вопрос об огромной личной ответственности каждого члена партии за воплощение в жизнь великих ленинских предначертаний.

В подготовке к юбилею

Трактора в Сургут — самолетом

Авиаторов Свердловска и строителей Сургута не первый год связывает дружба. Летчики из столицы Урала доставляют на Север различное оборудование, технику. В прошлом году по заявкам треста Уралэнергострой свердловские пилоты доставляли в Сургут на самолете трактора, 11-метровые фермы для мачт линий электропередач.

Поставки оборудования строителям продолжают и в этом году. Только что строителям отгружены газовые плиты для квартир, газовые баллоны. По заявке треста Уралэнергострой отправились в воздушное путешествие электроды, теплая одежда и обувь.

Почти каждый день взмывают в небо грузовые АН-12 и берут курс на север. Свердловские авиаторы готовы к отправке в Сургут два трактора С-100, различное оборудование. Этот груз ждут на севере строители города.

Гвоздика в декабре

«Коль нет цветов среди зимы, то и грустить о них не надо!» — говорил талантливый поэт С. Есенин. Но цветы зимой есть, и отрадно, что их дарят людям. Нежные альбе гвоздики из оранжереи далекого челябинского поселка Бабушкино доставили в огромном «одеяле» из газет сотрудники горгагентства воздушных сообщений и поздравили с 50-летним юбилеем свою коллегу — дежурную справочного бюро **Ф. В. ХРИСТОСЕНКО.**

Дружный, сплоченный коллектив работает здесь. Три года назад на общем собрании сотрудников агентства принял закон чести коллектива. Среди его заповедей были: «Все в горгагентстве твое — будь бережлив!», «Брак в работе — позор для всего коллектива»... Каждый сотрудник стремился овладеть смежными профессиями.

Начальник горгагентства **В. В. Тушенцов** говорит:

— Нам сейчас помогает взаимовыручка. Смежные специальности есть почти у всех. Если заболел кто-то из товарищей, его сразу заменит другой. Мы долго добивались, чтобы многие научились выписывать авиабилеты. Сейчас у нас это может делать каждый сотрудник. Софья Павловна Бердюжева работает кассиром с 1953 года, несколько лет назад она стала ударником коммунистического труда. Таких как она в горгагентстве немало. Весь коллектив пять лет боролся за звание коммунистического. В мае этого года почетное звание коллективу присуждено. По итогам социалистического соревнования между службами отдела перевозок за 11 месяцев агентство отмечено семь раз. Четыре раза сотрудники его завоевывали первое место, три раза — второе. Ноябрьский месячный план по продаже билетов перевыполнили на 130 тысяч рублей.

Ю. КАРЛОВ.



«Орбита» выходит на орбиту

СЛОВО ИМЕЕТ

На пути из Челябинска моей соседкой по самолету оказалась директор новой гостиницы в Магнитогорском аэропорту **ВАЛЕНТИНА ПЕТРОВНА ШАПОШНИКОВА.** Она рассказывает: — Гостиница готовится к сдаче в эксплуатацию, сейчас строители устраняют недоделки. В четырехэтажном здании смогут остановиться 124 пассажира, уютные номера одно- и двухместные, с ванной.

Предусмотрена телефонизация большинства номеров гостиницы. На каждом этаже — удобные холлы, где можно будет отдохнуть в кресле, по-

смотреть телепередачи, почитать газету. При гостинице откроется буфет. А столовая, как известно, рядом — через дорогу.

Исполком горсовета решил назвать новую гостиницу «Орбита». Сдать ее намечено к Новому году. Гостям Магнитогорска не нужно будет спешить с автобуса на трамвай добираться до гостиницы комбината, тратить на это час-полтора. «Орбита» выходит на орбиту авиапассажиров.

К. ЮРЬЕВ.

Главное — безопасность полетов

НА РАБОЧЕМ столе инспектора по безопасности полетов лежат карточки-донесения, технические акты, объяснительные записки членов экипажа, рассказывающие о мастерстве и просчетах летчиков. Излюбленная поговорка пилотов «Ни один рейс как две капли воды не похож на другой». И это верно. В полете всегда может возникнуть ситуация, сделавшая рейс сложным.

Факт, о котором пойдет речь, в графу «особые случаи полета» не вписывается. Обычный рейс, и закончиться он должен был как обычно. Исправная материальная часть, ясный погожий день, хорошая техника пилотирования у командира экипажа, налетавшего 2,5 тысячи часов на АН-2, из них 700 часов командиром самолета — в общем, условия полета самые благоприятные. Только конечный результат его для командира экипажа Пермского предприятия **А. А. Худанина** оказался не идеальным. В приказе по предприятию сделано заключение: «из-за потери поступательной скорости и резкого снижения самолет грубо ударился основными колесами шасси о землю в 28 метрах до посадочного знака и потерпел поломку». Летчик снят с должности коман-

дира самолета и переведен во вторые пилоты.

Основной причиной поломки самолета послужило нарушение документов, регламентирующих летную работу, а отсюда неправильные дей-

ствия в построении маневра захода и расчета на посадку. Нельзя также сбрасывать со счетов и психологию человека. Уверенность — хорошее качество летчика, чуть-чуть его больше — и оно переходит в свою противоположность. Совершив ошибку, надеются, что все обрывается, однако, как правило, такие истории кончаются неприятно.

Плоды безответственности

На исходе короткого осеннего летнего дня. На подлете к аэропорту местных воздушных линий Пермь — экипаж самолета АН-2, где командиром **А. И. Чашухин.** Метеорологические условия соответствуют установленному минимуму командира экипажа. Самолет входит в прямоугольный маршрут. Летчики выполняют третий разворот, затем четвертый и выводят АН-2 из разворота на высоте 70—80 м. Самолет

продолжает снижаться с двухточечном положении на передние колеса. После опускания хвоста использование тормозов оказалось малоэффективным. Самолет выкатился за пределы взлетной полосы на пашню, встав на нос,

повредив воздушный винт. В предпосылке к летному происшествию, бесспорно, виноват командир самолета. Из его пилотского свидетельства изъят талон нарушения № 1, он освобожден от инструкторской работы. Случай особенно неприятен, потому что это сделал опытный командир, у которого производственный налет около 7000 часов, выполняющий многие виды специальных работ.

10 ноября экипаж кировчан выполнял пассажирский рейс. При заходе на посадку в промежуточном аэропорту на высоте

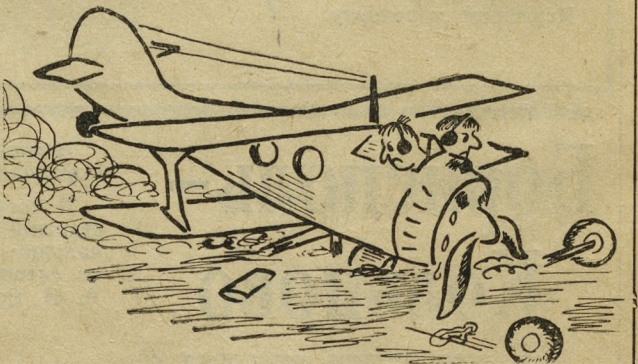
повредив воздушный винт. В предпосылке к летному происшествию, бесспорно, виноват командир самолета. Из его пилотского свидетельства изъят талон нарушения № 1, он освобожден от инструкторской работы. Случай особенно неприятен, потому что это сделал опытный командир, у которого производственный налет около 7000 часов, выполняющий многие виды специальных работ.

Самолет АН-2 отправляется в спецрейс по маршруту Киров — Уфа — Белорецк. В составе экипажа командир самолета внештатный пилот — инструктор Кировского предприятия **И. Н. Любченко,** второй пилот **И. Б. Ермаков** и штурман **Ю. С. Кочуров.**

Под крылом — один из пунктов посадки аэропорт Уфа. Моросит дождь. Заход на посадку производится на высоте 150 метров при видимости два-три километра. Расчет на посадку выполняется с выпуском закрылков на 25° на повышенной скорости — 135 км/час. Перелет посадочных знаков, и самолет приземляется в

повредив воздушный винт. В предпосылке к летному происшествию, бесспорно, виноват командир самолета. Из его пилотского свидетельства изъят талон нарушения № 1, он освобожден от инструкторской работы. Случай особенно неприятен, потому что это сделал опытный командир, у которого производственный налет около 7000 часов, выполняющий многие виды специальных работ.

10 ноября экипаж кировчан выполнял пассажирский рейс. При заходе на посадку в промежуточном аэропорту на высоте



ПО СЛЕДАМ НАШИХ ВЫСТУПЛЕНИЙ

— под таким заголовком был опубликован 20 ноября в газете «Авиатор Урала» критический материал. В нем говорилось о недостатках в подготовке Кировского предприятия к зиме.

Критика была правильной, сообщает нам

секретарь парткома Кировского предприятия **Г. П. СЕРЖАНТОВ,** статья обсуждалась на разборах в службах и партийном комитете.

Применяются меры к устранению недочетов. Намечены конкретные мероприятия по улучшению взаимо-

«Моя служба с краю»

действия между службами движения и АМСГ, прогнозирования погоды.

Диспетчерам тов. Сапожникову и Карпову, не посадившим самолет АН-24, следовавший рейсом 1235, на который были пассажиры в Кировском

аэропорту, объявлено замечание.

В комнату для пассажиров с детьми в аэровокзале Кировского аэропорта доставлена мебель. В ноябре открыта касса предварительной продажи билетов в аэропорту Малмыж. В остальных

подобные кассы будут открыты в первом квартале нового года. Принимаются меры по оборудованию уголков для пассажиров с детьми. Все это взято под контроль и будет учитываться при подведении итогов сезона на лучший аэропорт МВЛ.

Курган вызывает ижевцев

НА КРЫЛЬЯХ СОРЕВНОВАНИЯ

«Гражданская

авиация» № 12

Продолжая социалистическое соревнование за достойную встречу 100-летия со дня рождения В. И. Ленина и досрочное выполнение пятилетнего плана, авиароботники Курганского предприятия взяли на себя следующие социалистические обязательства:

По выполнению пятилетнего плана предприятия

обязуется выполнить план по пассажирообороту к 1 ноября 1970 года и налетать сверх пятилетнего плана 35 миллионов пассажиро-километров.

По налету приведенных часов авиации специализированного применения пятилетний план выполнить к 15 октября 1970 года и налетать сверх плана 60 тысяч часов.

Повысить за пятилетие производительность труда на 30 процентов.

Обеспечить разработку и внедрение планов НОТ во всех службах и получить условной экономии 10 тысяч рублей, в том числе от внедрения 30 рационализаторских предложений 3 тысячи рублей.

По выполнению плана 1969 года Курганское предприятие обязуется выполнить государственный план авианефтепродуктов по всем основным показателям 25 декабря 1969 года. Повысить коэффициент занятости кресел самолетов на 1 процент, довести коэффициент коммерческой загрузки до 75 процентов.

Снизить себестоимость 10 т-км на 2 процента и одного летного часа — на 10 процентов. За счет повышения квалификации летного состава и улучшения организации летной работы полностью исключить летные происшествия и предпосылки к ним по вине личного состава.

Путем четкого взаимодействия всех служб обеспечить регулярность самолетовылетов не ниже 85 процентов.

За счет разработки и внедрения планов НОТ на рабочих местах, повы-

шения ответственности и бережливости авиароботников сэкономить авиационного топлива 200 тонн, электроэнергии на 10 процентов от общего расхода, аэропортовые расходы сократить на 2,5 процента.

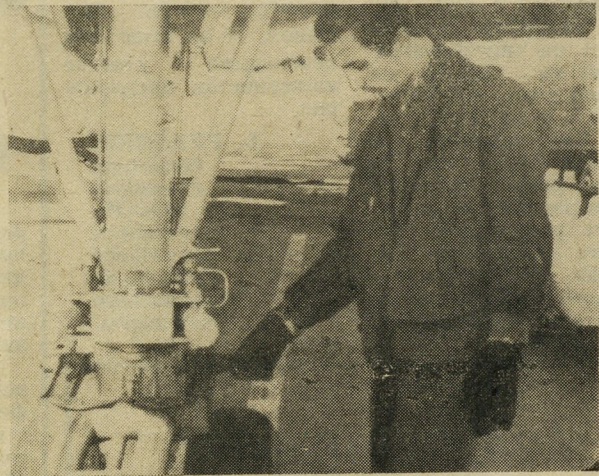
На 5 процентов повысить надежность работы средств связи и радионавигации, ликвидировать аварии средств радиотехнического обеспечения полетов.

Всем авиароботникам предприятия включиться в соревнование за звание лучшего экипажа, смены, бригады, пилота, инженера, техника Уральского управления.

ПРИНИМАЯ ЭТИ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА, МЫ ОБРАЩАЕМСЯ К КОЛЛЕКТИВУ ИЖЕВСКОГО ПРЕДПРИЯТИЯ С ПРЕДЛОЖЕНИЕМ ВКЛЮЧИТЬСЯ В СОРЕВНОВАНИЕ С НАШИМ КОЛЛЕКТИВОМ.

В авиационно-технической базе аэропорта Кольцово трудится немало молодых специалистов. Они быстро осваиваются в коллективе и становятся мастерами своего дела.

На снимке: авиатехник Николай Арсеньев.



ВПП ИЗ ЗОЛЫ

Необычный эксперимент проделали в Англии. В Элмдомском аэропорту нужно было удлинить ВПП. Материалом для насыпи высотой от 0,9 до 5,2 м послужила зола пылевидного топлива, образующаяся в топках котлов электростанций. Пролетавшая долгое время в отвалах, она обладает способностью к самозатвердеванию.

Сначала создали экспериментальную насыпь из золы. Через 10 месяцев на ее затвердевшую поверхность нанесли слой цемента. Затем весь материал перемешали дожной фрезой на глубину 15 см, уплотнили виброкатком, вторично перемешали фрезой и снова уплотнили девятиколесным катком.

Когда опускается вечер

Активно занималась организацией культурно-массовых мероприятий среди коллектива работников ремонтного предприятия комиссия под председательством Л. П. Мотовилова.

Руководитель комиссии сумел наладить хорошие деловые взаимоотношения с

театрами и кинотеатрами города, что дало возможность своевременно и в необходимых количествах приобретать билеты на новые фильмы, концерты, постановки.

За девять месяцев комиссия по культурно-массовой работе провела свыше сорока культурных мероприятий и

филармонию, в которых приняли участие 2500 человек.

Было организовано 17 выездов трудящихся ремонтного предприятия за город на массовки.

Комиссия оказала значительную помощь комсомольцам в проведении пяти тур-

походов и в организации комсомольско-молодежного фестиваля.

Н. КОРЯКИН,

председатель месткома авиаремпредприятия.



Четверть века за штурвалом

Кавалеры ордена Ленина

Загляделся мальчишка в небо. А в небо только что ушел самолет. По теперешним временам Р-1 — каракатица, а тогда казался он диковинкой. И поражало — такой большой — и поднялся в воздух.

Первый виденный в жизни самолет запомнился Леониду. Через два года родители его переехали в Магнитогорск. Учился мальчишка в школе, стал пионером, комсомольцем. Поступил в ФЗУ, получил профессию слесаря-электрика, работал на металлургическом комбинате, в цехе. Понимал: надо учиться. И пошел на первый курс рабфака.

РЕКОРД НА ПЛАНЕРЕ

Да вскоре рабочий забрал документы. В те, 30-е годы рождалась большая авиация. В печати то и дело мелькало:

«Летать выше всех, дальше всех, быстрее всех». А тут в местной газете увидел объявление, что в Магнитогорске открывается аэроклуб, будут готовить летчиков-планеристов, парашютистов. Потянуло парня в небо.

Так в 1933 году Леонид Дема породнился с небом. Впервые поднялся на планере ПС-2, потом обучался на других. Через два года молодой пилот установил областной рекорд — семь с половиной часов продержался на планере в воз-

духе. (Недавно, спустя 23 года, об этом событии вспомнило Челябинское радио).

Позже послали Леонида Дему в Казанскую школу летчиков-инструкторов.

ИДУ НА ТАРАН

В 1941 году, с начала войны, ушел Леонид Васильевич на фронт из Троицка — здесь попал в сформированный ночной бомбардировочный полк.

На ПО-2 много раз летал с товарищами в тыл к партизанам — к генералу Ефремову под город Южно близ Москвы, к другим народным мстителям. Доставляли им боеприпасы, а в обратную дорогу брали раненых. За самоотверженность при выполнении таких заданий получил Л. В. Дема первую награду — орден Красной Звезды.

В следующем году перучили уральца на другой самолет и пересел он на ЯК-1, попал в истребительную авиацию, в корпус резерва Главного Командования. Дрался с фашистскими стервятниками на самых трудных участках. Памятны многие бои в небе над Москвой, Сталинградом...

Особенно вспоминается Леониду Васильевичу воздушный поединок 8 мая 1943 года близ станции Крымской, под Новороссийском. Истребитель расстрелял уже весь запас боеприпасов, когда рядом Дема увидел зловещую

черную тень «юнкерса-88».

— Уйдет, гад, — удрученно подумал летчик. — Уйдет бомбить наших. Что делать? — И отважный пилот пошел на таран. Л. В. Дема видел, как стремительно пошел вниз, упал и взорвался вражеский бомбардировщик. Советский самолет приземлился недалеко от места взрыва на нашей территории. Лопасти одного винта у «Яка» не было — ее отбило при таранном ударе.

Н. М. ШВЕРНИК

ПОЗДРАВЛЯЕТ ГЕРОЯ

Не забыть уральцу форсирование Днепра и бои за Киев. Л. В. Дема — тогда уже командир эскадрильи — с группой истребителей прикрывал наземные войска, сопровождал штурмовики. Тогда они разогнали около 90

гитлеровских бомбардировщиков, не дали сбросить смертоносные грузы. Часть стервятников сбили. За один этот воздушный бой 12 советских асов заслужили орден Красного Знамени. Такую награду получил и наш земляк из Магнитогорска. А вскоре Л. В. Дема узнал радостную весть: за сбитые им лично 16 фашистских самолетов и пять в группе с товарищами ему было присвоено звание Героя Советского Союза. Высшую награду — орден Ленина и Золотую Звезду — торжественно в 1944 году вручил уральцу в Москве Н. М. Шверник.

Отважный командир прошел всю войну — сражался в небе Польши, Германии. Радостный День Победы встретил в Чехословакии, под Морав-

ской Островой. Герой воевал как подобает герою — до конца войны он был удостоен еще орденов Красного Знамени, Отечественной войны второй степени, чешских орденов и медалей «За отвагу», американского ордена «За боевые летные заслуги».

Годы посеребрили виски ветерана авиации. Он снова живет в Магнитогорске. И по-прежнему бодр и энергичен, как в годы юности, в годы первых полетов... Работает командиром Магнитогорского авиоподразделения. И все так же провожает в полет самолеты, мирные самолеты. И сам не расстается со штурвалом — водит по уральским просторам АН-2 и ЛИ-2. Один из старейших авиаторов, кавалер ордена Ленина не покидает небо уже 25 лет. Ю. ГЕНДЕРТ.



К ЮБИЛЕЮ ИЛЬИЧА

Комсомольцы Курганского авиационного предприятия приняли социалистические обязательства в честь 100-летия со дня рождения В. И. Ленина. В частности, они обязуются на экономленном горючем работать весь апрель 1970 года.

Авиаторы выступили инициаторами оригинального подарка к дню рождения Ильича, предложив комсомолу Кургана за счет средств, полученных от сдачи металлолома, построить самолет АН-24 и назвать его «Комсомолец».



ПО ИНИЦИАТИВЕ КОММУНИСТОВ

Новые условия, созданные реформой, вызвали перемены не только в жизни предприятия, но и в деятельности партийной организации. 1967 год явился периодом подготовки предприятия к переходу на новый порядок планирования и экономического стимулирования. Партийные организации служб, выполняя решения парткома о подготовке к переходу на новое планирование, широко развернули разъяснительную работу, знакомили личный состав с сущностью экономической реформы, с особенностями применения ее на предприятиях гражданской авиации. К этой работе привлекались руководители предприятия и работники экономических служб В. Г. Бovyкин, З. М. Поташева, Т. В. Кузнецова, Н. П. Демина, Г. М. Притворова. По отдельным темам выступили работники управления.

Реформа расширяет права и самостоятельность предприятий, а следовательно, возрастает роль коллективов в управлении производством, его совершенствовании. Больше ответственности ложится на первичные партийные организации. Влияние на работу предприятия осуществ-

ляется через коллективы коммунистов путем повышения их инициативы и активности. Для усиления партийного влияния в сменах, участках партийные организации служб стали больше уделять внимания первичным ячейкам — партгруппам. С положительной стороны, можно отметить работу коммунистов службы перевозок, где секретарем М. Н. Кетько. Обсуждение работы партгрупп стало здесь правилом.

Партийные организации служб выдвигают главную задачу в том, чтобы поднять интерес авиаторов к выявлению резервов, направленных на повышение регулярности полетов, культуры обслуживания пассажиров и обеспечение безопасности полетов. Неплохо в этом отношении поставлена работа партийной организации АТБ (секретарь партбюро А. С. Зыкин). В службе прошел конкурс на составление лучшей анкеты по дальнейшему улучшению организации труда. В организации конкурса активное участие приняли коммунисты А. А. Кульпин, Ю. Р. Лобанов, А. А. Кошелев. В самом предприятии был объявлен общественный

смотры роста производительности труда в службах.

29 ноября на заседании парткома рассматривались предложения А. А. Кошелева, которые помогут улучшить техническое обслуживание самолетов и регулярность движения. Руководителям аэропорта и АТБ И. Л. Шмальцу и Я. М. Ярошевичу поручено осуществить их внедрение.

В условиях работы по-новому большое значение приобретает научная организация труда. В 1968 году партийные организации служб обсудили задачи по внедрению планов НОТ. В предприятиях составлен комплексный план по НОТ, который предусматривает повышение производитель-

ности труда на 5,5 процента и условную экономию 1334 тыс. рублей.

В этом году значительно поднята роль ПДПС (председатель В. С. Дудин). Советские регулярно обсуждают вопросы производственной деятельности предприятия.

Результатом работы по-новому явилось то, что летный коллектив совместно с АТБ сумел повысить средний налет на списочный самолет на ИЛ-18 на 6 процентов, АН-12 — на 5,5 и на АН-24 — на 3,6 процента к уровню 1967 года. За счет фонда развития производства осуществлено расширение грузового склада, за счет фонда социально-культурного строительства начато строительство

клуба. Предприятие имеет за десять месяцев 617 тыс. руб. сверхплановой прибыли.

В работе предприятия много еще неясных вопросов: это и увеличение среднего налета часов на самолеты АН-12 (он пока крайне низкий), и повышение производительности и труда работников службы перевозок. Стоит подумать, как поднять материальные и моральные стимулы в работе отдельным категориям работников, например, службы движения. И во всем этом необходимо участие коммунистов предприятия.

В. РУДЕНКО, секретарь парткома;
А. НОСОВ, заместитель по политчасти начальника Кольцовского аэропорта.



Медаль

имени Гагарина

В Лондоне на сессии генеральной конференции Международной авиационной федерации (ФАИ) утверждено положение о золотой медали ФАИ имени Юрия Алексеевича Гагарина.

— Медаль имени Гагарина — новая награда Международной федерации, — сказал в беседе с корреспондентом ТАСС ответственный секретарь комиссии спортивно-технических проблем космонавтики Федерации авиационного спорта СССР спортивный комиссар И. Г. Борисенко. — Она будет присуждаться ежегодно по решению совета ФАИ летчику-космонавту, достигшему в истекшем году высших результатов в области освоения космического пространства в мирных целях.

Золотая медаль имени Юрия Алексеевича Гагарина представляет собой круглый диск диаметром 32 и толщиной 2 миллиметра. На лицевой стороне медали — рельефное изображение профиля Гагарина в гермошлеме. По краю диска — надпись «Международная авиационная федерация. Ю. А. Гагарин».

Фотохроника ТАСС.

Премия — «Голубая горка»

Жесткие морозы не миновали и Челябинска. В декабрьские дни столбик термометра застыл на 30, 35, 40 градусах ниже нуля. В трудных условиях работали техники авиационно-технической базы, готовя самолеты к полетам. Нелегко пришлось и шоферам — от стужи появлялись дефекты и неисправности у спецавтомобилей. Водители автохозяйства в личное время много часов работали на морозе.

Это позволило быстро ввести спецмашины в строй и подготовить самолеты к полетам. За самоотверженную работу группе шоферов во главе с бригадирами А. Ф. Вишневым и Б. В. Найманом присуждены премии. А водитель автобазы А. А. Житхулин за ударный труд в морозы награжден путевкой в санаторий «Голубая горка» из фонда предприятия. Он поедет отдыхать на юг, в город Сочи.

«Руки

ОТ РЕДАКЦИИ. Получив заметку, которая публикуется ниже, наш корреспондент связался по телефону с директором ресторана аэропорта Кольцово В. И. Сумным и попросил его прокомментировать реплику. Комментарий был коротким до предела: — Все правильно написано. У нас с ремонтом заколдованный круг получается.

Ремонт помещения бортище систематически производится в зимнее время и поэтому ежегодно становится пустой формальностью.

Не проходит и недели, как результаты ремонта сводятся на нет. Может быть, командованию Кольцово и лично начальнику аэропорта тов. Шмальцу неизвестно об этом «ремонте вхолостую»? Ничего подобного.

Вот выписки из писем, направляемых командованию аэропорта:

Тов. Шмальцу
В целях своевременной подготовки к работе в зимний период и создания нормальных ус-

не доходят»



ловий труда просим вас произвести капитальный ремонт в цехах бортище и кондитерском.

...потолки отсырели, местами обвалилась штукатурка, в овощном цехе потолки осели, образовались сквозные щели, не работает канализация.

И. БОРЯЧКОВ,
директор греста ресторанов.
26 сентября 1968 года.

Тов. Шмальцу
Во избежание закры-

тия цеха бортище необходимо закончить капитальный ремонт к 5 ноября 1968 года.

Л. СИНИЦИНА,
главный врач санэпидстанции.

Как же реагировал тов. Шмальц на эти письма? К сожалению, вопрос, как и ответ на него, до сих пор висит в воздухе.

Очень вразумительное разъяснение на этот счет дал прораб тов. Батищев:

— Зимой ремонтируем, потому что ле-

том до вас руки не доходят...

Лаконично, но предельно ясно.

Ремонт в бортовом цехе начался 12 ноября и продолжается по сей день. Кому польза от этого «ремонта для проформы», неизвестно. Что будет на будущий год? Тоже.

Может быть, на этот вопрос ответит винючник бесхозяйственности?

М. МОХОВА,
начальник бортище.

СПОРТ

ТУРНИР в кинотеатре

В воскресенье началась зимняя спартакиада на первенство Челябинского объединенного авиаподразделения, посвященная 100-летию со дня рождения В. И. Ленина. Она открылась в кинотеатре «Сокол» соревнованиями по шахматам и настольному теннису. Лыжники вступят в борьбу позднее. Они померяются силами в январе.

Свидетельствует пресса

Дерзкая мечта

В журнале «Юный техник» № 12 за 1963 год упоминается об иеромонахе Федоре Мелесе, отбывавшем церковное наказание в Далматовом монастыре на Урале за свою дерзкую мечту летать по воздуху. Государственный архив хранит докумен-

ты, относящиеся к этому событию.

Мелес окончил в Московской академии «школьную латинскую науку», после чего был направлен в чине иеромонаха на службу «в Голштинию во дворец государев». Но полученное им духовное образование упало

не на плодотворную почву. Уже через три года службы иеромонаха при «государевом дворе» он окончательно освободил свой ум от лженаучного дурмана, сбросив с себя монашеское одеяние, занялся вопросами физики и астрономии.

«По указу ее императорского величества» православный синод приказал Федора Мелеса «послать сковано

под караулом в Успенский Далматов монастырь, в коем и содержать его под крепчайшим присмотром и караулом». Иеромонах по-прежнему говорил, что можно летать по воздуху. Архивные документы рассказывают о том, что в монастыре били его плетью, бросали в сырые подвалы, дабы заставить отказаться от дерзкой мечты. Но монах про-

должал твердить, что в небо подняться можно.

В 1762 году Мелес был переведен в Тобольск. Ночью, разбив кандалы на ногах, он бежал из тюрьмы, добрался до реки Тобол. За несколько суток из захваченных с собой мешков Федор смастерил замысловатые крылья. После этого возвратился в город, чтобы склонить губернатора оказать ему помощь в испытании воздушного снаряда. Но вместо этого губернатор приказал препроводить изобретателя обратно в монастырскую тюрьму.

Г. БЕСЕДНЫХ.



МОРОЗ И СОЛНЦЕ. Фото Г. Леонидова.



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

Редактор Р. Н. ЛАПИКОВ.

НС 34717. Заказ № 6271.

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