

СООБЩЕНИЕ ТАСС

18 января 1969 г. в 11 часов московского времени после успешного выполнения намеченной программы полета в заданном районе Советского Союза, в 200 километрах юго-западнее Кустаная, приземлился космический корабль «Союз-5», пилотируемый летчиком-космонавтом Б. В. Вольновым.

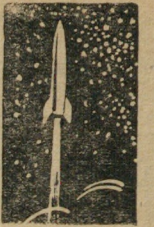
Самочувствие космонавта хорошее.

Для осуществления спуска с орбиты в расчетное время была включена тормозная двигательная установка. После окончания работы двигателя от орбитального отсека отделился спускаемый аппарат с космонавтом Б. В. Вольновым. После торможения в атмосфере парашютная система и двигатели мягкой посадки обеспечили плавное снижение и приземление аппарата в расчетном районе.

На земле космонавта Б. В. Вольнова встретили представители группы поиска, друзья, спортивные комиссары и журналисты.

Полет космического корабля «Союз-5» успешно завершён. Программа научных исследований и экспериментов на кораблях «Союз-4» и «Союз-5» полностью выполнена.

СЛАВА ГЕРОЯМ КОСМОСА!



Пролетарии всех стран, соединяйтесь!



Авиатор

УРАЛА

ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

№ 3 (1697).

СРЕДА,

22

ЯНВАРЯ

1969 г.

Год издания
XXVII

● Рассказывает товарищ космонавта

«В небесах мы летали одних...»

Уральский авиатор Иван Андреевич Губачев привычно развернул свежую газету. И сразу узнал человека на портрете: да это же Володя! Володя Шаталов в космосе! Выполняет сложную программу исследований на корабле «Союз-4». Таким товарищем можно гордиться.

Иван Андреевич вспоминает сейчас годы службы в Советской Армии, учебы. У В. А. Шаталова и свердловчанина было много общего в жизни. Одногодки, оба с 1927 года рождения, они вместе пришли в ряды Советской Армии, в 1945 году. Оба рано полюбили небо, авиацию. Оба были курсантами и закончили Качинское военное училище летчиков, а затем как лучшие выпускники работали инструкторами, передавали летное

мастерство молодым. Из каждого выпуска в наставники юных берут обычно 2—3 лучших курсантов.

Иван Андреевич рассказывает: — Качинское училище закончил я в 1950 году. С Шаталовым впервые встретился в училище, он уже работал тогда инструктором. Позже с ним пришлось немало вместе работать...

Иван Андреевич летал с будущим космонавтом в одних небесах на Як-3 и других самолетах.

1953 год одинаково памятен уральцу и В. А. Шаталову. В этом году они вступили в ряды Коммунистической партии Советского Союза. Позже жизненные пути Губачева и будущего космонавта разошлись. Шаталов вскоре поступил в академию, стал полноправным членом звездного городка...

Губачев после демобилизации стал работать в Уктусском аэропорту командиром АН-2. Позже свердловчанин переучился на самолет ИЛ-18 — закончил школу высшей летной подготовки в Ульяновске. Сейчас Иван Андреевич работает вторым пилотом лайнера ИЛ-18 в свердловском аэропорту Кольцово, летает по всем трассам страны...

Сообщение о первой в мире космической станции взволновало каждого советского человека. И свердловчанина летчика И. А. Губачева в особенности. Товарищу по училищу, небесному брату он желает:

— Счастливых полетов, счастливых новых стартов, Владимир!

Г. ЮРЬЕВ.

На ударной

ленинской

вахте



С превышением

Хорошо начали год авиаторы Курганского объединенного предприятия. По плану за 15 дней января им нужно было отправить 7305 пассажиров, отправлено фактически 8615, план по пассажирообороту перевыполнен на 0,4 миллиона пассажиро-километров, участковый тонно-километраж перевыполнен на 13 тысяч тонно-километров.

За первую половину января летчики авиации спецприменения налетали 177 часов.

ЛАУРЕАТЫ ВДНХ

В прошлом году среди молодежи управлений гражданской авиации проводился смотр-конкурс «Пятилетке — мастерство и поиск молодых». Лучшие работы рационализаторов были представлены на выставку «Техническое творчество молодежи» на ВДНХ.

Недавно из Москвы пришла приятная весть: авиатехнику Уктусского аэропорта Николаю Чиркову и главному инженеру авиационно-технической базы этого предприятия Владимиру Серееде присуждены дипломы лауреатов Всесоюзной выставки технического творчества. Свердловские рационализаторы разработали и внедрили портативную установку для зенковки и притирки седел клапанов авиадвигателя.

ИМИ ГОРДИТСЯ РОДИНА

«У телефона

Алексей

Елисеев...»

Сообщение о запуске «Союза-5» передавали по радио в середине рабочего дня. Работникам энергослужбы Уктусского аэропорта было приятно услышать, что в космосе тезка их товарища по работе.

Звоню в энергослужбу.

— Кто у телефона?

— Алексей Елисеев, — слышу в ответ.

Ваш корреспондент встретился с однофамильцем героя космоса и взял у него короткое интервью.

Корреспондент: Что вы чувствовали, когда по радио в сообщении ТАСС о запуске «Союза-5» назвали ваше имя и фамилию?

А. Елисеев: Первая мысль: отчество совпадает или нет? Оно не совпало. Я сначала даже обрадовался этому. Потом загрустил. В голову пришла

озорная мысль: вот бы действительно в космос! По-хорошему завидую своему тезке — Алексею Станиславовичу Елисееву.

Корреспондент: Вы по образованию радиотехник?

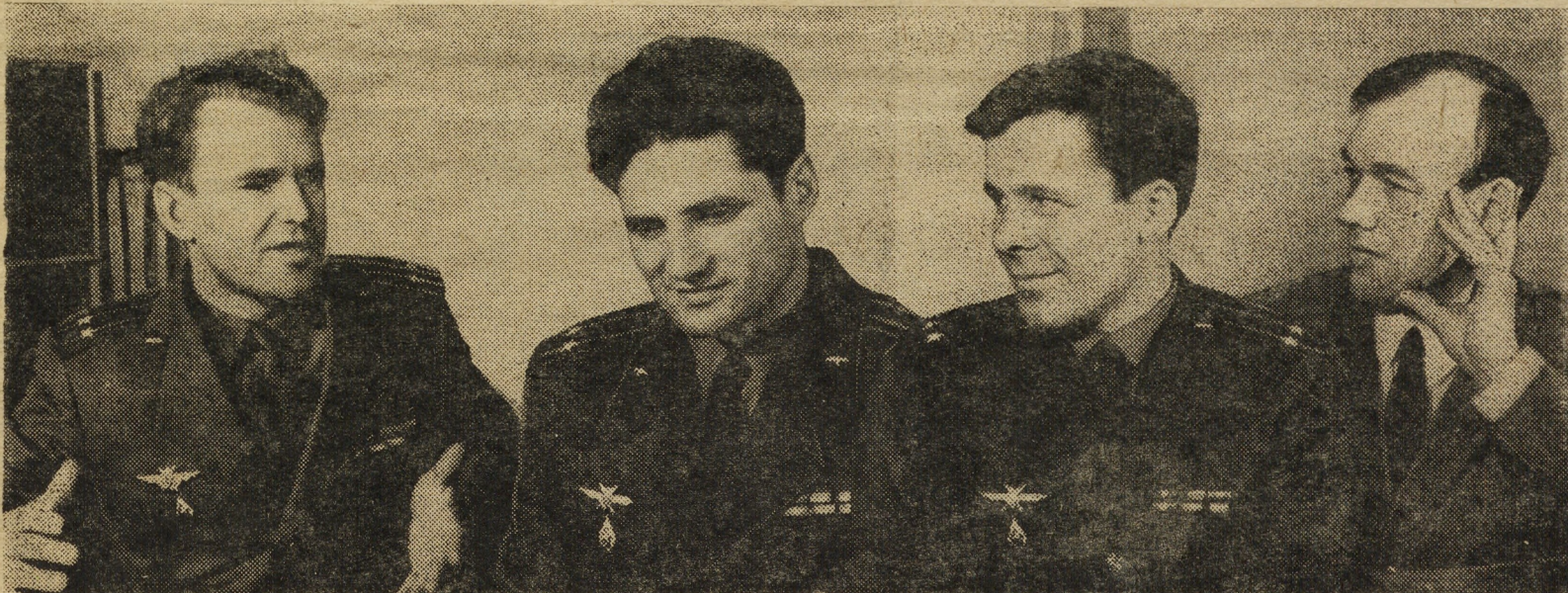
А. Елисеев: Да. Закончил свердловский радиотехникум. Поэтому мне вдвойне приятно, что А. С.



Елисеев по образованию инженер, кандидат технических наук. Космос обоживают не только профессиональные летчики.

Корреспондент: Ваша мечта?

А. Елисеев: Очень хотелось, чтобы мой сын Андрей стал когда-нибудь вторым Елисеевым в просторах Вселенной.

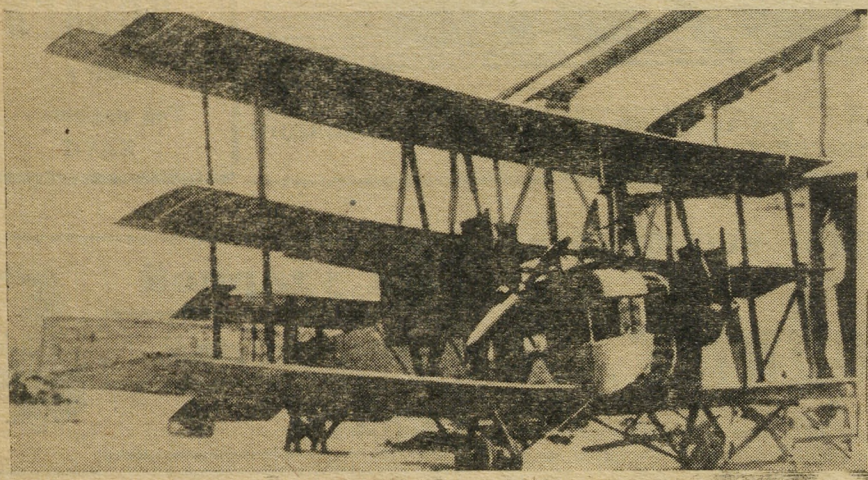


НА СНИМКЕ: ЧЛЕНЫ ЭКИПАЖЕЙ КОСМИЧЕСКИХ КОРАБЛЕЙ «СОЮЗ-4» И «СОЮЗ-5» В. А. ШАТАЛОВ, Б. В. ВОЛЫНОВ, Е. В. ХРУНОВ И А. С. ЕЛИСЕЕВ.

Ильич и авиация

СТРАНИЦА ТРЕТЬЯ

РОССИЯ — родина аэродинамики (теории полета), родина самолетостроения, теории и практики реактивного движения и высшего пилотажа. Кто обосновал основные принципы полета тел тяжелее воздуха? Мало кому известно, что это сделал великий русский ученый М. В. Ломоносов, а в 1754 году построил летающую модель геликоптера с двумя вращающимися винтами.



Первый русский самолет создал русский конструктор и изобретатель А. Ф. Можайский. Летом 1882 года летчик И. Н. Голубев впервые взлетел в небо на этом самолете. В Америке братья Райт смогли совершить первый полет более чем двадцать лет спустя, в 1903 году.

В 1894 году родоначальник теории космического плавания Э. К. Циолковский предложил проект моноплана обтекаемой формы, расчет самолета и устройство двигателей, а еще через четыре года изобрел автопилот.

Основоположники современной авиации — русские ученые Н. Е. Жуковский, С. А. Чаплыгин. «Отец русской авиации» Н. Е. Жуковский одним из первых в Европе построил в 1902 году аэродинамическую трубу, а двумя годами позже основал первый в мире аэродинамический институт.

В 1918 году появился самый мощный в мире многомоторный самолет «Русский витязь», а затем «Илья Муромец». Он мог уже поднимать на высоту 2000 метров десять пассажиров.

Пионером высшего пилотажа стал русский военный летчик капитан П. Н. Нестеров — 27 августа 1913 года он проделал знаменитую «мертвую петлю» (петлю Нестерова). Через три года, в 1916 году, летчик К. К. Арцеулов впервые выполнил предельно трудный «штопор».

Русские ученые, инженеры, изобретатели и рабочие намного опередили многие страны, создавая авиацию. Но царизм и экономическая отсталость страны тормозили развитие воздушного флота. Развитие его началось после Октября. Авиация тесно связана с именем В. И. Ленина.

Октябрь дал народу крылья. Первые дни молодой Республики Советов — это и первые заботы Ильича о создании отечественного воздушного флота. В октябре 1917 года в обороне Петрограда участвовали уже несколько социалистических авиационных отрядов. А в конце этого месяца по инициативе В. И. Ленина при Военно-революционном комитете было создано Бюро комиссаров авиации и воздухоплавания. 20 декабря 1917 года образована Всероссийская авиационная коллегия по управлению воздушным флотом республики, а 24 мая 1918 года — Главное управление воздушного флота (Главвоздухпуть).

Во время наступления Колчака на Восточном фронте под командованием Михаила Фрунзе была сформирована ударная группа. В ее состав вошли и три авиационных отряда. Один из первых советских летчиков Иосиф Лапоногов выполнял на Урале задания Фрунзе, Куйбышева, легендар-

ного Чапаева, помогал громить Колчака и Каппеля...

В. И. Ленин понимал, что Советская Республика не сможет развивать свою экономику без гражданской авиации. Только за два года — 1918 и 1919 — по инициативе В. И. Ленина создана комиссия по тяжелой авиации — «Комта». Это прообраз авиационных научно-исследовательских и конструкторских организаций. Комис-

сия в 1922 году построила первый самолет «Комта-1».

17 января 1921 года издан подписанный В. И. Лениным декрет СНК РСФСР «О воздушных передвижениях в воздушном пространстве над территорией РСФСР и над ее территориальными водами». Годом позже при участии вождя создаются Российское общество Добровольного воздушного флота («Добролет»), Украинское общество воздушных путей («Укрвоздухпуть») и Закавказское — «Закавна».

Это тогда красные летчики выдвинули лозунг «Один рубль я сегодня внесу в «Добролет» и стану его акционером». Это они вместе с народом воплощали в жизнь мечту В. И. Ленина.

Первые отдельные полеты с пассажирами и почтой начались на отечественных самолетах «Илья Муромец» по линии Москва—Харьков и Харьков—Севастополь. А в следующем году по решению Совета Труда и Оборона уже открылись регулярные рейсы между Москвой и Нижним Новгородом (теперь город Горький) для обслуживания Всероссийской нижегородской ярмарки. Протяженность всей первой линии была всего 420 километров. За два месяца летчики сделали 85 рейсов и перевезли 400 пассажиров и чуть более двух тонн почты и грузов.

9 февраля 1923 года по инициативе В. И. Ленина создается постоянный Совет по гражданской авиации. Эта дата считается днем рождения гражданской авиации в нашей стране. А 19 октября этого, 1923 года



Совет Труда и Оборона утвердил план развития воздушных линий на ближайшее трехлетие. Трехлетний план предусматривал создание регулярных рейсов, которые связали бы Москву с крупнейшими центрами страны, развитие строительства все новых и новых самолетов.

8 февраля 1924 года в небо поднялся первенец серийного самолетостроения СССР — самолет АК-1, или, как иначе его называли, «Конек-Горбунок».

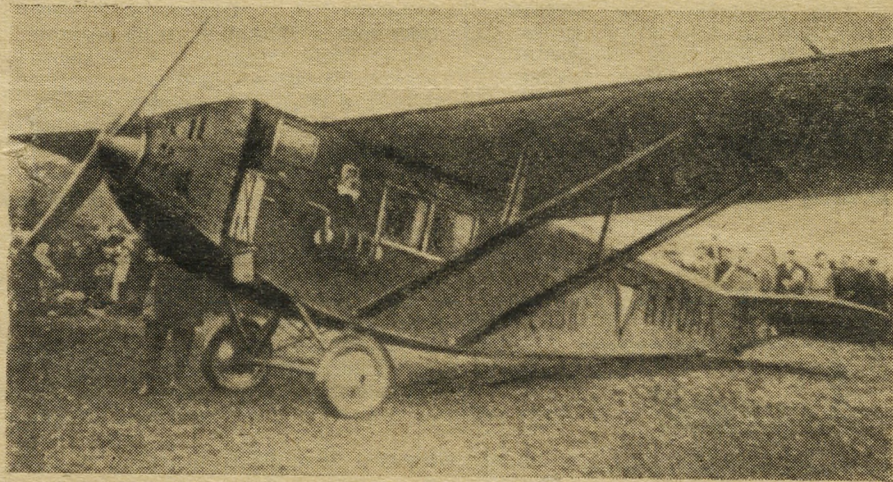
1 июня 1924 года на московском Центральном аэродроме Общество друзей воздушного флота СССР торжественно передавало XIII съезду РКП(б) эскадрилью «Ленин».

Огромная масса народа, товарищи из организаций, на чьи средства построили самолеты, вместе с делегатами быстро заполнили аэродром. 19 новеньких защитно-зеленых Р-1 с алыми звездами выстроились словно по линейке. Около самолетов застыли в ожидании экипажи.

Вручение было праздничным и торжественным. От имени Общества друзей воздушного флота заместитель председателя Реввоенсовета С. С. Каменев передал съезду эскадрилью «Ленин». Гремят оркестры, на поле раздается громогласное «Ура!».

От имени партсъезда М. И. Калинин благодарит ОДВФ, рабочих и крестьян, которые собрали средства на постройку эскадрильи.

Строительство советского воздушного флота стало всенародным делом, создавались свои авиационные кадры. Нужно было приложить невероятные усилия для создания современной авиационной промышленности.



Такая задача была успешно решена. Появились первоклассные авиационные и авиадвигательные заводы, получили путевку в жизнь боевые самолеты разных типов.

В 30-х годах развивается авиационный спорт. Основывается Центральный аэроклуб на Тушинском аэродроме, где летно-спортивная жизнь привлекла многих. Аэроклуб носил имя Александра Васильевича Косарева.



«Молодая Советская Республика должна иметь свой воздушный флот»
В. Ленин

20—30-е годы — годы триумфальных полетов советских летчиков Громова, Чкалова, Водопьянова... Учитывая огромные успехи советской авиации в первой пятилетке, Совет Народных Комиссаров СССР 28 апреля 1933 года установил ежегодное празднование Дня Воздушного Флота СССР. Первый воздушный парад состоялся 18 августа этого года.

С тех пор советская гражданская авиация шагнула далеко вперед. Сейчас это самое крупное авиационно-транспортное предприятие мира. Помните: протяженность первой линии Москва—Нижний Новгород — 420 километров, за два месяца было перевезено 400 пассажиров... Протяженность воздушных путей теперь более 500 тысяч километров. Из них 100 тысяч приходится на междугородные трассы. Самолеты Аэрофлота обслуживают 3500 городов и поселков. У Советского Союза есть соглашения о прямом воздушном сообщении с 52 странами, в большинстве их регулярные полеты уже ведутся. В 1968 году гражданская авиация перевезла более 50 миллионов пассажиров. Летом самолеты поднимают в воздух за сутки до 250 тысяч авиапутешественников. Все эти цифры с каждым годом растут.

Гражданская авиация занимается не только перевозкой пассажиров и грузов. Сейчас огромна ее роль и во многих отраслях народного хозяйства страны. Авиаторов называют и крылатыми земледельцами, и защитниками леса от пожаров, и разведчиками подземных кладов, и винтокрылыми строителями, воздушными помощниками рыбаков, врачей, полярников.

В. И. Ленин на заре социалистического государства мечтал о своем воздушном флоте. Советский Союз создал могучую, надежную авиацию и по праву гордится ею. Советский народ выполнил завет Ильича.

Ю. ГЕНДЕРТ.

Два вопроса по одному адресу СУЩЕСТВУЕТ ЛИ КООПЕРАТИВ?

В сентябре прошлого года в аэропорту Кольцово был брошен клич: «Организуется кооператив «Авиатор» для постройки жилого дома». Людей, желающих иметь квартиры, записалось больше, чем предполагалось. Была избрана комиссия, которая вручила номер счета кооператива «Авиатор» для уплаты вступительных взносов по 25 рублей с семьи. Деньги все исправно отправили в Госбанк на счет № 2460737 «Авиатор». В начале октя-

бря собрали будущих жильцов в помещении ЖКО. Представитель комиссии кооператива на все наши вопросы ответил почти ничего не могла, а только раздала нам бланки анкет. Все же нас успели порадовать комиссия кооператива и местный комитет, обнадежив, что фундамент дома будет заложен до заморозки почвы. Но там, где должно вестись строительство, нет даже забитого колышка. Члены кооператива начинают сомневаться

в существовании его. А может быть, это был всего лишь клич?
Н. ЯЗОВСКИХ,
шофер автобазы.

ОТ РЕДАКЦИИ. Оба письма имеют точный адрес: командованию 1-го Свердловского предприятия. Чтобы не быть голословными, особенно в отношении письма В. Батурина, мы обратились за уточнением к начальнику отдела капитального строительства И. В. Чернасу. Он подтвердил, что строительство пожарного депо включается в план два года подряд. Свердловское предприятие составило проектную документацию и передало ее СМУ-8. Остановка за немногим; заказчик должен освободить площадку для строительных работ. Это «немногое» растянулось на два года. Думаем, что командир предприятия П. П. Збыковский конкретно ответит нашим читателям: когда в аэропорту Кольцово будет начато строительство кооперативного жилого дома и пожарного депо.

СЛОВА, СЛОВА...

Несколько лет в аэропорту Кольцово собираются начать строительство пожарного депо. Давно прошли обещанные сроки. Наступил 1969 год, а история повторяется. Снова слова, а дел не видно. Помещение, что нынче занимает пожарное депо, пришло в полную негодность, находится в аварийном и антисанитарном состоянии. Люди ежедневно угорают от отработанного газа машин и печного отопления.

Плохие условия труда отражаются на дисциплине личного состава. Мы не можем укомплектовать кадрами команду, а причина все та же: люди не хотят работать там, где нет достаточно хороших условий труда.

Мы хотим знать, когда же обещания станут делом.

В. БАТУРИН,
зам. начальника
ВОХРа.

Два вопроса по одному адресу

ВОСЕМЬ парней примерно одного возраста сидели перед инструктором аэроклуба. Его внимание привлек один — с сильно загорелым лицом, не по юношески мускулистыми и крупными руками. Из анкеты, лежащей перед ним, инструктор узнал, что Александр Жихарев — грузчик металлургического завода, учится в 10 классе вечерней школы. «Трудновато будет тебе, парень, — подумал он, — а вообще-то ты из породы людей, которые редко отступают».

Вот так с беседы в аэроклубе и началась летная служба Александра Жихарева. А вскоре он, окончив школу инструкторов-летчиков ДОСААФ, сам стал учить других с того аэродрома, откуда впервые поднялся в воздух и увидел, как на ладони, свой родной город, бескрайние лесные массивы со сверкающими на солнце тонкими нитями речушек и большими изгибами Камы. Курсантам передавал свое умение до мелочей (хотя в полете мелочей нет). Разбирал их ошибки, шлифовал почерк своих подопечных в воздухе.

Но как ни заманчива работа инструктора, как ни нравилось возиться с курсантами, все же решил пе-

Человек шагает в небо

рейти в гражданскую авиацию. Приняты зачеты от курсантов — и прощай, спортивный клуб.

Много хлопот у летчика санитарной авиации. Пилоты, выполняющие рейсы по перевозке пассажиров и грузов, имеют задание накануне, летчик санитарной авиации не знает, куда он отправится завтра. Он вылетает по звонку, где требуется неотложная помощь. Не всегда ожидает его хороший аэродром. С воздуха приходится подбирать посадочную площадку, а за исход посадки и выполнение задания полностью отвечает он. Куда бы ни летел — нужно приземлиться, в поселке его ждет попавший в беду человек. Два года Александр выполнял санитарные задания.

Не много потребовалось тренировок, чтобы перевести Жихарева на АН-2. Теперь он доставлял пассажиров в различные районы республики. С ростом самолетного парка подразделения росла и потребность в использовании самолетов

в сельском хозяйстве. В каких только совхозах и колхозах не видели «крылатых хлеборобов» Удмуртии. Сколько благодарностей и добрых слов было передано в адрес пилотов!

Лето 1965 года застало Александра в Саратовской области. Вот где можно разгуляться! Не то, что в Удмуртии, холмы да овраги, да леса — одни развороты, приходится часто выключать опылитель. А поля Саратовщины — простор! На зоне ни разу не выключал опылитель.

Однажды вечером после работы экипаж подсчитывал налет часов, уточнял остаток ресурса самолета. Незаметно подошел председатель колхоза.

— С рекордом вас, ребята, — проговорил он, пожимая летчикам руки. — День-то нынче для вас необычный. 600 гектаров дали!

— На таких полях при хорошей организации вполне возможно, — возразил Жихарев, — можно и больше. Но если и был в этом году для него необычный день,

ЛЕОНИД Григорьевич Дунаев после полета читал газеты, включил телевизор. В космосе два космических корабля, четыре космонавта. Лицо одного из них — Бориса Валентиновича Волинова, командира корабля «Союз-5», показалось знакомым.

«Где я мог его видеть!» — думал уральский летчик. А услышал по телевидению биографию космонавта и понял: Б. В. Волинов был в соседнем полку, летал, как и Дунаев, на самолетах-истребителях.



Дунаев только приступал к изучению самолета. Попович уже тогда был боевым, деловым, очень аккуратным человеком. Симпатичный, веселый старшина. ...Командир самолета АН-2 гражданской авиации Леонид Григорьевич Дуна-

легу по училищу Б. В. Волинова с успешным завершением полета и говорит: — Мы, летчики, всегда пристально следим за полетами космонавтов, переживаем за них: как вы там, рядом со звездами! Гордимся вами, пионеры далеких

Успехов вам в космосе!

В 1956 году будущий космонавт и уралец закончил авиационное училище. А два года спустя у Волинова и Дунаева произошло важное событие — они вступили в ряды Коммунистической партии Советского Союза.

Леонид Григорьевич сейчас, после нового полета советских космонавтов, вспоминает свои первые шаги в небо, знакомство с одним из первых «звездных братьев» — Павлом Поповичем.

Это было в дни службы в рядах Советской Армии. Осенью 1953 года несколько месяцев они жили в одной казарме, часто встречались. Павел Попович уже летал,

ев вел самолет с пассажирами из Тобольска в Тюмень и вдруг услышал: в космос поднялся корабль с Половичем. Сердце забилось в волнении: наш Попович летает...

Леонид Григорьевич крепко связал свою судьбу с небом. Переучился на АН-24, летал вторым пилотом. Второй год работает в Свердловском аэропорту Кольцово командиром самолета АН-24, избороздил на лайнере многие трассы Советского Союза.

Командир корабля АН-24 Л. Г. Дунаев поздравляет командира космического корабля «Союз-5» своего кол-

лег! Желаем Борису Валентиновичу Волинову и другим космонавтам новых успехов в освоении Вселенной, счастья, здоровья.

Ю. КАРЛОВ.



Шофер машины связи Александр Рудольфович Ланге был секретарем комсомольской организации базы авиационно-технического обеспечения Челябинского авиационного подразделения. Как один из лучших комсомольцев А. Р. Ланге послан сейчас на учебу, за счет предприятия, в политехнический институт.

НА СНИМКЕ: А. Р. ЛАНГЕ.

Для вас, авиарботники

В 1969 году издательство «Транспорт» наметило выпустить книгу, посвященные устройству и эксплуатации самолетов и вертолетов гражданской авиации.

Несколько книг относятся к производственно-технической литературе. Среди них работа А. А. Лейзераха «Сборник задач по самолетовождению» (28 изд., Л., цена 1 руб. 68 коп.). Она посвящена теоретическим и особенно практическим способам самолетовождения и управления воздушным движением самолетов с поршневыми, турбореактивными и турбовитовыми двигателями. В книге приведены примеры и способы решения типовых практических задач с учетом современного наземного и самолетного оборудования.

НАШИ ИНТЕРВЬЮ

НОТ: ИТОГИ, ПЛАНЫ

Лаборатория **НОТ** Кольцовского аэропорта невелика — вместе с руководителем три человека, и тем не менее я имел возможность убедиться, что результаты труда этой группы ощутимы в деятельности всего предприятия. Руководитель инженер В. С. Дудин. Его я и попросил рассказать о работе нормативно-исследовательской группы.

— В прошлом году, — говорит Валентин Степанович, — мы осуществили в службах 318 мероприятий. По коли-

честву внедренных предложений и разработке планов **НОТ** авиационно-техническая база заметно отличается от других служб. Группы по **НОТ** здесь возглавляют главный механик С. И. Мурашов и мастер четвертого цеха Ю. Н. Сидоров. Неплохо налажено дело в службе связи.

Из наиболее интересных предложений стоит прежде всего назвать сделанный в АТБ источник электропитания самолетов. Внедрение установки дало 2350 рублей экономии, не

считая экономии электроэнергии. Сама установка стала компактнее, если раньше вес ее доходил до одной тонны, сейчас — 100 килограммов. Автор этого предложения — Я. З. Горюхов.

— Какие мероприятия, на ваш взгляд, в других службах заслуживают внимания?

— Думаю, что в автотопке и отделе перевозок сказалось на организации труда внедрение скользящих графиков, благодаря которым ликвидированы зазоры в работе в часы «пик».

— И последний вопрос. — Над какими мероприятиями будут работать ваши сотрудники в этом году?

— Предполагается внедрение стационарных средств запуска двигателей на предвзлетном старте. Оборудование стационарные средства электропитания на месте стоянок. Эффект от этого предложения еще не подсчитан. Будет проложен процесс совмещения профессий. Например, шофер-грузчик, дежурный по встрече и

регистратор, шофер — дежурный по встрече самолетов.

По всем службам уже сейчас насчитывается 20 планов **НОТ**. На предприятии разработаны комплексные планы **НОТ** в честь 100-летия со дня рождения В. И. Ленина на 1968—1970 гг. Ожидается повышение производительности труда на 5,5 проц. Количество мероприятий — 520. Условная годовая экономия от внедрения комплексного плана, кроме затрат, — 1334 тыс. рублей.

ПОДАРОК КОМПОЗИТОРА

Говорят, что в сервисе всегда прав тот, кого обслуживают. Хотя ситуации бывают разные, но жалоба, если она есть, служит не в пользу людей, связанных со сферой обслуживания. В прошлом году девушкам из службы бортпроводников Кольцовского аэропорта пассажиры не высказали ни одной претензии.

В книгах замечаний и предложений — благодарности, шутливые посвящения в стихах и даже песни:

«Полетим над морем, полетим над лесом.

Обо всем в пути расскажут стюардессы.

И на быстром Иле, Ан-24,

серебристом ТУ.

Это строчки из новой песни композитора Людмилы Лядовой, которую, она и поэт Милявский сочинили тут же, на борту самолета и подарили бортпроводницам Нине Кривенко и Галине Дубасовой в память о полете.

Павел Петрович Бажов

К 90-летию со дня рождения

Павел Петрович Бажов родился 27 января 1879 года в Сысерти, близ Свердловска, в семье рабочего-пудлинговщика.

В 1918 году вступил в КПСС. Закончил гражданскую войну в Усть-Каменогорске. Там работал редактором газеты, председателем уездно-городского комитета партии. Был избран в Семипалатинский губком партии.

В 1921 г. вернулся на Урал и взялся за газетную работу.

В 1936 г. в московском журнале «Красная новь» П. Бажов опубликовал первые четыре сказа. В 1939 г. в Свердловске вышел сборник «Малахитовая шкатулка. Сказы старого Урала». Сказы Бажова основаны на устно-поэтическом творчестве рабочих. Отличные образцы

народных произведений писатель слышал в детстве, в начале 90-х годов, главным образом от замечательного рассказчика-рабочего Василия Алексеевича Хмелинина, выступавшего в довоенных сказах Бажова под именем деда Слышко. Книга сказов получила единодушно восторженные оценки в печати.

В годы Отечественной войны Бажов выпустил сборники «Ключ-камень» и «Сказы о немцах», поз-

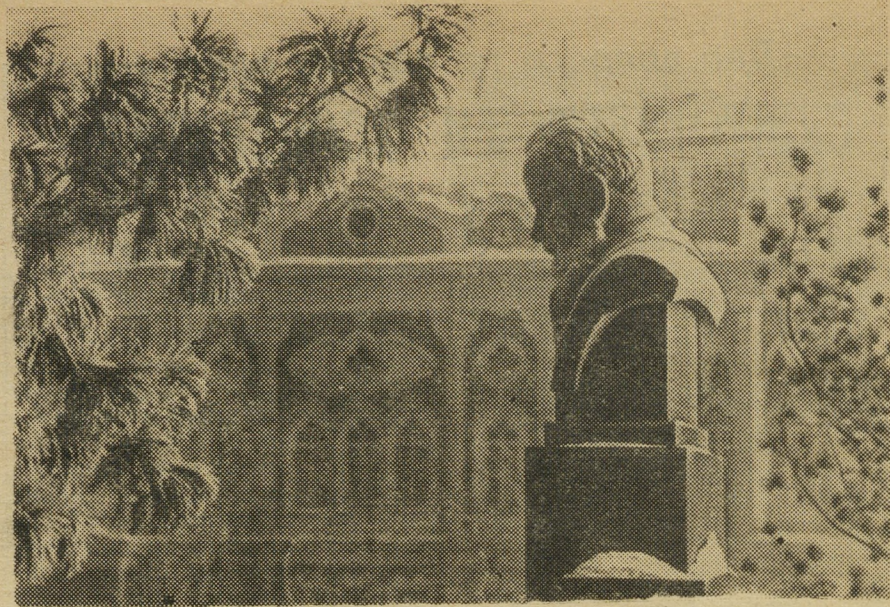
днее он включил их в «Малахитовую шкатулку», как и послевоенные сказы. Бажовым написано более 50 сказов. В 1939 г. писатель издал автобиографическую повесть о детстве «Зеленая кобылка», в 1949 г. — мемуарную книгу «Дальнее-близкое».

В 1943 г. писатель был удостоен Государственной премии, в 1944 г. —

награжден орденом Ленина. Дважды избирался депутатом в Верховный Совет СССР.

П. П. Бажов скончался 3 декабря 1950 года.

Произведения его ежегодно издаются огромными тиражами в нашей стране и во многих других странах. Он давно уже стал всемирно известным писателем.



«Гражданская авиация» № 1

Январский номер журнала «Гражданская авиация» открывается статьей министра гражданской авиации, маршала авиации Е. Ф. Логинова «Год шестидесяти девятый». В ней определены основные задачи, стоящие перед Аэрофлотом в наступившем году, в котором, как подчеркивает автор, «...вся деятельность многотысячного коллектива авиаторов будет проходить в обстановке широко развернутого соревнования в честь 100-летия со дня рождения В. И. Ленина».

С репортажем «Университеты Владимира Ульянова», рассказывающем о самарском и алакаевском периодах жизни В. И. Ленина, выступает на страницах журнала специальный корреспондент «Гражданской авиации» А. Прошин.

Многие авиаторы с несомненной пользой ознакомятся со статьей старшего инженера-инспектора по безопасности полетов Украинского управления гражданской авиации Ф. Скрипника «Внимание — зима!»

В новогоднем номере «Гражданской авиации» читатель найдет очерки, различную информацию, в которых рассказывается о жизни коллективов предприятий, о лучших людях Аэрофлота.

Р. ЛЬВОВ.

— О чем может рассказать читательский формуляр? — переспросил библиотечный работник и тут же стал загибать пальцы. — Во-первых, о самом читателе, широте его кругозора, разнообразии интересов и основательности познаний, поскольку сам подбор литературы указывает на определенную последовательность в чтении.

Во-вторых, видно, аккуратен ли человек, бережно ли относится к книге, в срок ли сдает ее, проявляя тем самым уважение к другим читателям.

А, в-третьих, по формуляру можно судить и о самой библиотеке, ее бедах и нуждах.

Действительно, когда просматриваешь формуляры профсоюзной библиотеки Курганского предприятия, видишь, в каком почете у авиаторов Ч. Диккенс, М. Твен, Ф. Норрис, Э. Золя, и, заметьте, даже последовательность налицо — западная классика, но, к сожалению, говорит она не о богатстве интересов читателей, а о бедности книжного фонда библиотеки.

На полках полные собрания сочинений О. де Бальзака, Р. Роллана, А. Франса, и лишь по одному экземпляру — рассказы и повести М. Горького, стихи М. Лермонтова, «Повести Белкина».

— Вот тетрадка, — говорит заведующий библио-

Заглянув в читательский формуляр

текой, — куда я вношу те книги, которые пользуются особым спросом: Некрасов, Белинский, Гоголь, Шолохов, Фадеев.

Обратите внимание на последовательность — русская и советская классика.

— Как только учащиеся приступают к изучению Гоголя, Некрасова, Белинского, — в моей библиотеке очередь. А их бы, эти книги, в десяти экземплярах, — мечтает заведующий библиотекой С. Ченцов.

Мало книг классиков русской и советской литературы в профсоюзных библиотеках Уктусского предприятия, Кольцово, Пермского объединенного

предприятия. И объясняется это вовсе не тем, что местные комитеты на комплектацию выделяют недостаточные суммы, а тем, что городские библиотечники просто не в состоянии полностью удовлетворить запросы профсоюзных библиотек.

Те же издания, которые имеются, ветшают со временем, но большое количество книг приходит в негодность из-за небрежного обращения читателей.

И хотя, не в пример курганской, библиотека кольцовских авиаторов гораздо богаче, трудности здесь те же.

Так же, как в Уктусе, Кургане и Перми, здесь наблюдаются случаи нару-

шения элементарных прав для пользующихся общественными библиотеками.

Непоправимый урон наносят читатели, которые безжалостно вырывают и вырезают страницы из книг и учебников, листы из редких монографий и наиболее ценные репродукции.

Потребительски небрежное, а подчас даже варварское отношение к книге со стороны некоторых читателей приняло в последнее время угрожающий размах. Думается, это отчасти потому, что работники профсоюзных библиотек не располагают иными мерами воздействия, кроме дипломатично-

го извещения и тактичного напоминания.

Несколько лет назад существовало положение, по которому за несвоевременную сдачу книги полагался штраф. Штрафовали и за порчу книги или отзывали в десятидневный срок вернуть книгу в надлежащем состоянии, а за потерю книги штрафовали в тройном размере и не стеснялись доводить дело до суда.

Местным комитетам предприятий Уральского управления гражданской авиации и теркому не мешало бы обратить внимание на нужды своих библиотек и, может быть, воспользоваться опытом прошлого.

Совещание в Москве

С 14 по 17 января в Москве проводился семинар редакторов многотиражных газет Аэрофлота, организованный полуправлением ГА совместно с Союзом журналистов СССР.

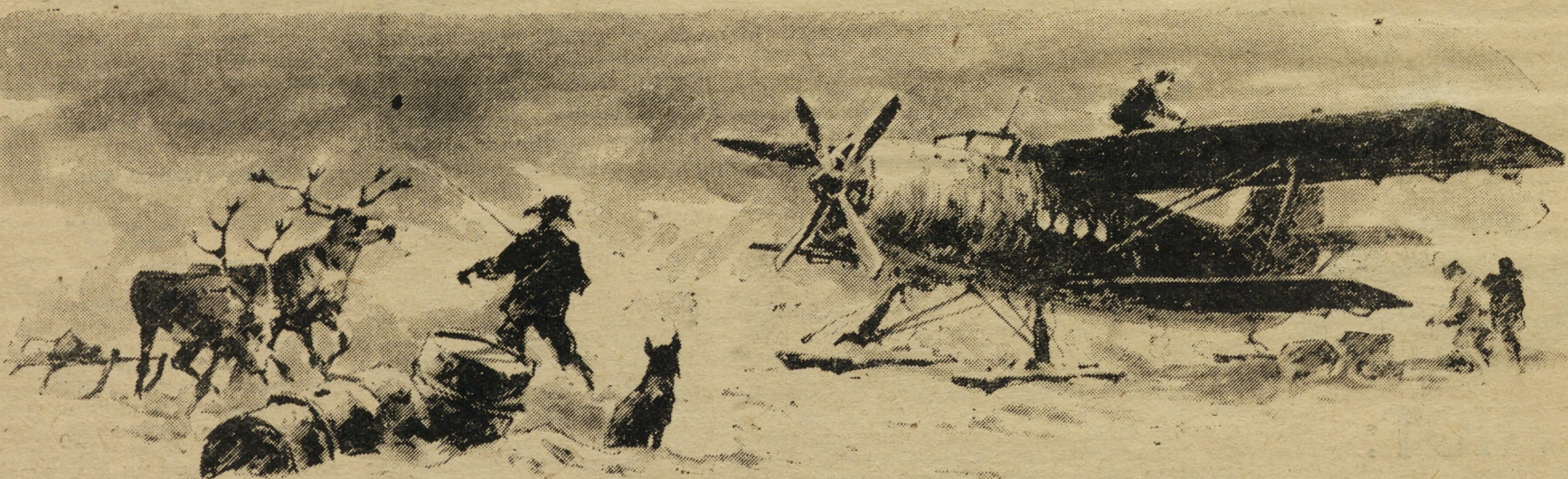
С докладом «Перспективы развития гражданской авиации и задачи многотиражных газет» выступил министр гражданской авиации Е. Ф. Логинов.

О подготовке к 100-летию со дня рождения В. И. Ленина и о повышении роли местной печати в коммунистическом воспитании трудящихся рассказал собравшимся заместитель начальника полуправления Г. И. Полежаев.

Редакторы газет поделились опытом работы по освещению на страницах газет хода подготовки к 100-летию со дня рождения В. И. Ленина.

В работе совещания приняли участие начальник главной инспекции гражданской авиации Д. И. Петров, главный редактор журнала «Гражданская авиация» И. Н. Туркин, специальный корреспондент газеты «Советская Россия» А. Е. Лазебников, представители ЦК профсоюза авиаработников, сотрудники ЦК и Всесоюзного радио.

В работе совещания принял участие начальник полуправления Г. Ф. Безбородов.



Будни Таймыра.

Рис. М. Живило.