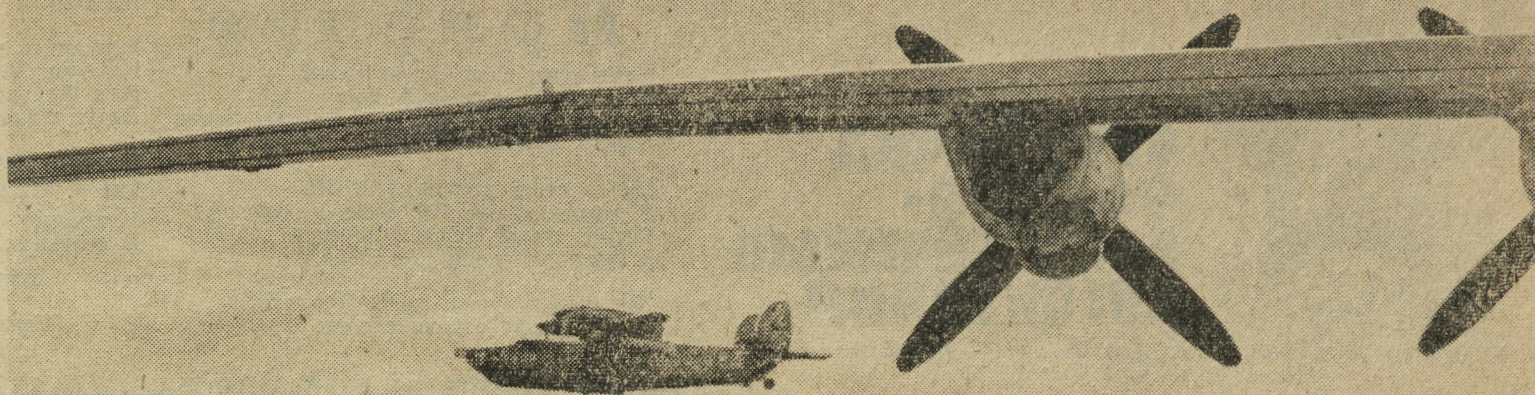


23 февраля—

ДЕНЬ

Советской Армии
и Военно-Морского
Флота



Непобедимая и легендарная

23 февраля весь советский народ, наши зарубежные друзья торжественно отмечают 51-ю годовщину доблестных Вооруженных Сил СССР.

Красная Армия, от мечал В. И. Ленин, в

корне отличается по своей социальной природе и политическому назначению от армий эксплуататорских государств. Она является армией нового типа, военной организацией рабочих и крестьян, ис-

торией призванных самоотверженно выполнять свой общественный и интернациональный долг.

Славная, героическая история у Вооруженных Сил СССР. На всех этапах своего

развития они беззаветно служат Родине, советскому народу, интересам коммунизма, достойно выполняют возложенные на них Коммунистической партией и правительством высокие и ответственные задачи.

В летописи Советской Армии и Военно-Морского Флота особое место занимает Вели-

кая Отечественная война.

Среди авиарботников нашего управления — сотни и тысячи бывших воинов-фронтовиков, солдат и офицеров, которые прошли суровую армейскую закалку в рядах Вооруженных Сил СССР.

С праздником вас, товарищи! С Днем Советской Армии и Военно-Морского Флота!

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!



Авиатор

УРАЛА

ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

№ 7 (1701).

СРЕДА,

19

ФЕВРАЛЯ

1969 г.

Год издания
XXVII

Совещание передовиков

Вчера в Свердловске началось совещание командно-руководящего состава и передовиков социалистического соревнования предприятий Уральского управления гражданской авиации. Повестка дня посвящается итогам выполнения производственно-финансового плана за 1968 год и задачам на 1969 год.

Участники совещания обсудят задачи по выполнению социалистических обязательств, принятых коллективами к 100-летию со дня рождения В. И. Ленина.

Совещание рассчитано на два дня. Первый день — заслушивание докладов руководителей служб и отделов, выступления передовиков производства. Второй день — работа секций по утвержденным планам.

Об одном из участников совещания — командире самолета АН-2 В. М. Багмете читайте на четвертой странице.

Впереди рационализаторы Уктуса



Смотровая комиссия управления под председательством главного инженера И. С. Разумовского подвела на днях итоги конкурса-смотря на лучшую постановку рационализаторской работы в предприятиях Уральского управления. Смотр-конкурс проводился под девизом: столетию со дня рожде-

ния В. И. Ленина — достойную встречу.

Первое место присуждено коллективу второго Свердловского объединенного предприятия.

В числе победителей так же умельцы строительного-монтажного управления № 8.
П. МЕЛЬНИЧЕНКО.

НОВОСТИ

Лучшие из лучших

На собрании, состоявшемся на днях в Уктусском предприятии, названы кандидаты в депутаты городского Совета. По 419 избирательному округу — комсомолец Ю. М. Мандыч, командир самолета АН-2, по 420 округу на второй срок выдвинут командир вертолета МИ-4 Н. А. Трофимов.

Участники собрания назвали кандидатов в депутаты районного Совета. По 23 избирательному округу — Н. А. Васильеву, командира самолета АН-2, на второй срок, по 24 — второго пилота АН-2 А. В. Назарова, по 25 — А. А. Климина, авиатехника, по 26 — В. С. Колесова, командира самолета АН-2.

ПЕРМСКАЯ ПРЕМЬЕРА

У летчиков, помогавших земледельцам и лесоводам, сейчас спокойная пора. Воздушные «химики» заехали за учебу. Идет подготовка к новому сезону, который обычно начинается в марте.

Экипажи, где командирами А. А. Лубини и Г. В. Казанцев, приступили к авиационно-химическим работам в середине января. Оба самолета работают на опылении лесов. Летчики уже обработали свыше 8100 гектаров лесных массивов.

Б. БЕЛОУСОВ,
работник Пермского аэропорта.

Курс — на Украину

Каждый год уральские экипажи спецприменения трудятся на Украине. 17 февраля туда выехала оперативная группа, которая подготовит фронт работ. Ее возглавляет заместитель командира Курганского летного коллектива А. И. Юдин.

На Украине уральцам предстоит обработать свыше 35 тысяч гектаров угодий.
Г. КОЗИН.

В депутаты — достойных

Создана комиссия 84-го авиационного избирательного округа по регистрации кандидатов в депутаты областного Совета депутатов трудящихся. В нее вошли Б. Е. Коваленко — председатель, П. Д. Самойлова — заместитель, В. В. Харитонов — секретарь.

На заседании комиссия зарегистрировала кандидатом в депутаты областного Совета депутатов трудящихся начальника Уральского управления гражданской авиации НИКОЛАЯ АНДРЕЕВИЧА СИДОРЕНКО, кандидатура которого выдвинута общим собранием работников управления.



БОЙ У ДНЕПРА

Это было в 1944 году, в феврале. Капитан Б. Е. Коваленко, получив от командира задание, не задумываясь ответил:

— Будет выполнено. Хотя выполнить было нелегко. Отдельный лыжный батальон 5-й Орловской Краснознаменной ордена Суворова второй степени дивизии должен был захватить станцию до подхода главных сил.

До войны Коваленко изучал технику спорта и боя в институте физкультуры. Теперь он сам стал преподавателем — учил солдат накатистому шагу, подъему «елочкой». Четыреста отобранных им человек, которых всех он знал в лицо,

были готовы к бою. ...Под артиллерийский обстрел лыжники — белые тени — пересекли Днепр, ушли на операцию в тыл врага.

16 изнурительных часов пути. Батальон замер в лесу — сюда отчетливо доносился грохот составов. Батальон притаился близ станции Тошица на дороге Рогачев — Могилев.

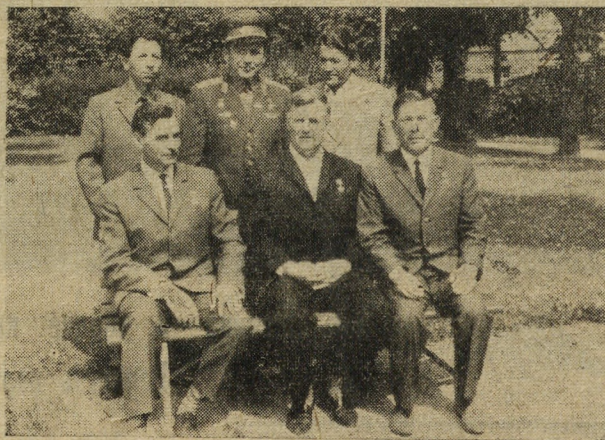
У гитлеровцев было около полка пехоты, артиллерия, танки. Шли эшелоны с солдатами и оружием.

...Минерам Коваленко понадобилось всего два часа, чтобы взорвать пути с юга и севера станции, обезопасить себя от кур-

сирующего здесь бронепоезда. В час ночи 23 февраля капитан дал сигнал автоматной очередью о начале атаки. Через два часа станция была взята. Трофеи попались очень богатые: противотанковые ружья, обмундирование, гранаты, 30 подбитых танков.

За блестяще проведенную операцию Борису Евгеньевичу Коваленко в июле 1944 года присвоено высокое звание Героя Советского Союза.

Сейчас Борис Евгеньевич работает начальником окса второго объединенного Свердловского авиационного подразделения. В прошлом году он был на отдыхе в Чехословакии, в Карловых



Варах. Однажды собралось их вместе сразу шесть героев. И среди них — П. Р. Попович, один из пионеров космоса. Герой войны и труда вспоминали свои ратные дела. Павел Романович рассказал о полете к звездам, подготовке космонавтов. А потом все шестеро сфотографировались на память.

К. ЮРЬЕВ.

На снимке: в первом ряду (сидят) — Герой Социалистического Труда А. Л. Артемьев (г. Чита), Герой Советского Союза Б. Е. Коваленко (Свердловск) и А. И. Миронич (Москва); во втором ряду: Герои Советского Союза И. Ф. Чуликин (Ленинград), П. Р. Попович (Москва), В. И. Чадайкин (Новороссийск).



СТРАНИЧКА ВОЕННО- ПАТРИОТИЧЕСКОГО ВОСПИТАНИЯ

Присяга

Советского Союза граждан —
Я клятву нерушимую даю:
От волн каспийских до полярных льдин
Бережь большую Родину мою...

На верность присягну СССР,
И голос сердца для врага — грозой.
Передо мной Чапаева пример
И подвиг героический Лазо.

Не сдав ни пяди дорогой земли,
Они дыханье отдали стране.

Их образы сияют нам вдали,
Их клятва раздается в тишине.

Германцев гонит легендарный Щорс,
Комбриг Котовский принимает бой,
И к Феликсу чекисты на допрос
Ведут шпионов полночью глухой...

Клянусь твоею памятью, Ильич,
Твоей, Отчизна, клятвой боевой —
Я пронесу родных Советов клич
В стальном строю, в цепи передовой!

ВЛАДИМИР АВРУЩЕНКО.

(Погиб на фронте в 1942 году).

Делу отцов верны

В постановлении ЦК ВЛКСМ «О работе комсомольских организаций по подготовке молодежи к службе в Советских Вооруженных Силах в связи с законом «О всеобщей воинской обязанности» указывается, что воспитание юношества в духе сыновней преданности народу и партии — одна из важнейших задач комсомола.

Работу по военно-патриотическому воспитанию с допризывниками у нас не первый год возглавляет член комитета ВЛКСМ техник АТБ Валерий Спешнев.

В текущем году эта

работа станет более интенсивной. Согласно плану комитета комсомола занятия с допризывниками будут проводиться два раза в месяц. Ребята 17—19 лет получают возможность сдавать в эти дни нормативы на значок ГЗР, присутствовать на политзанятиях.

Летом группа допризывников отправится в военно-спортивный лагерь.

В. БРОВОИКОВ,
секретарь комитета комсомола Кольцовского предприятия.

АДРЕС: АЭРОПОРТ КОЛЬЦОВО

ТЕЛЕГРАММА

Наш друг! Наш вожатый! От имени всех мальчишек и девчонок дружины имени Бахчиванджи примите наш пламенный пионерский привет!

Каждый свой день мы сверяем по твоим делам, комсомол. Твои герои стали нашими героями. Мы знаем, ты и сейчас там, где трудно, где нужны крепкие руки и верные сердца. Клянемся быть такими же неутомимыми в труде и учебе. Как ты, будем верны Родине, партии, народу!

ПИСЬМО

Товарищи комсомольцы!
Поздравляем вас с Днем Советской Армии!
Желаем здоровья и успехов в ва-

шем благородном деле. Спасибо вам за помощь, которую вы оказываете нашему детскому дому. Надеемся, что и впредь вы будете продолжать шествовать над нами.

Совет дружины им. Н. А. ГРУЗДЕВА.

ТЕЛЕГРАММА

Комитет ВЛКСМ и комсомольская организация Н-ской воинской части поздравляют комсомольскую организацию вашего авиапредприятия с Днем Советской Армии.

Желаем вам успехов в работе, комсомольского задора в выполнении социалистических обязательств в соревновании в честь 100-летия со дня рождения В. И. Ленина.

АДРЕС: Н-СКАЯ ВОИНСКАЯ ЧАСТЬ

версиями и стволом, ни дать, ни взять — кусок водопроводной трубы.

Где же заело? Или сломалось? Оружейники суетятся, крутят тут, там, а

ракеты. Потом действуй по обстоятельствам, не маленький.

Задумка была такая. Моментально сброшена маскировка, взревел мотор, и «миг» Бахчиванджи прямо

аэродромом появился ДО-215. Даю условленный сигнал — ракету.

Вернутся наши с боевого задания, а тут, не ровен час,

ГЕРОИ, С КОТОРЫХ СТОИТ ДЕЛАТЬ ЖИЗНЬ

ветского истребителя. «Миг» настаивает его и открывает огонь. Из правого мотора вражеской машины вырывается густой черный дым. — И этому капут! — восторженно кричим мы.

Радость как рукой сняло. Даже с земли видно — винт «мига» остановился. Сейчас штуропор и... Но этого не случилось. Последовал мастерский разворот. Самолет с неработающим мотором заходит на посадку. Выпущены шасси, закрылки, машина планирует. Это «миг»-то планирует? Да, планирует и классически садится. Все, кто находился на аэродроме, бегут к самолету. Еще издали вижу разгоряченное лицо летчика. Подбегая, спрашиваю:

— Ранен?

— Кажется, нет. Шею вот нестерпимо жжет.

Быстро разматываем белое шелковое кашне, продавленные пулей. На шее — ожог.

Хлопцы сжимают в дружеских объятиях счастливого героя — не каждому суждено в первом же боевом вылете одержать две блестящие победы.

Осматриваем самолет. Мотор, оба радиатора, лонжероны крыльев, даже пневматика колес изрешечены пулями. Действительно, посадить такую «мертвую» машину был способен только испытатель.



Таран над Брестом

Вот что записано в истории 123-го истребительного авиационного полка о воздушном таране над Брестом.

«22 июня 1941 года четыре истребителя — капитан Мажаяв, лейтенанты Жидов, Рябцев и Назаров — вступили в бой с 8 «МЕ-109». Самолет лейтенанта Жидова был подбит и пошел на снижение. Три фашиста, видя легкую добычу, сверху стали атаковать его, но капитан Мажаяв, прикрывая выход из боя лейтенанта Жидова, меткой пулеметной очередью сразил одного «мессершмитта», а второй фашист был подхвачен лейтенантом Жидовым и подожжен. В конце боя у лейтенанта Рябцева был израсходован весь боекомплект. Лейтенант Рябцев, не считаясь с опасностью для жизни, повел свой самолет на противника и таранным ударом заставил его обломками рухнуть на землю. В этом бою было сбито три фашистских истребителя при одной своей потере».

(Из книги С. С. Смирнова «Брестская крепость»).

ИМЯ Григория Бахчиванджи хорошо известно нашим читателям. В мае 1942 года он первым поднял в небо самолет с ракетным двигателем. Испытания проходили в уральском небе. Есть люди, которые помнят этого жизнерадостного человека, пионера ракетной авиации, сделавшего первый шаг и в освоении космического пространства.

Сегодня мы публикуем воспоминания генерал-майора авиации Героя Советского Союза П. М. Стефановского, хорошо знавшего Бахчиванджи.

Отказал, кажется, намертво отказал, дьявол крупнокалиберный. И сам, как черт, кручусь вокруг пулемета, подгоняю оружейников. Надо же — полк ушел в бой без командира. Что подумают ребята? Приказ предельно ясен: всем полком штурмовать вражескую переправу на Западной Двине. Полком... Без командира-то! Пулемет, это грозное оружие, сейчас куча железяк с прорезьями, от-

толку ни на грош.

— Заменяйте новым, — сердито приказываю им и иду в штаб.

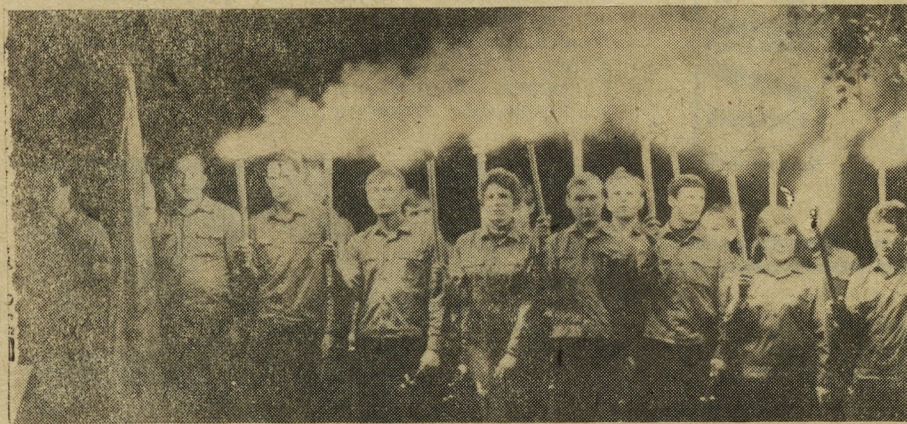
Жди теперь «пикантных» вопросов и от подчиненных (так, между делом), и от вышестоящего командования. Чего доброго, вышестоящие начальники прознают еще и про Григория Бахчиванджи. Приказ — вылетать всем полком, а я оставил его на аэродроме с самолетом, про запас...

Григорию, недовольному, что не пустили в бой, накрепко приказал: хорошенько замаскируй машину и сиди в кабине, жди зеленой



фашист налетит. Как раз Бахчиванджи и пригодится. Нечто вроде засады.

Не прошло и десяти минут после вылета на задание наших самолетов, как над



Имя Ленина — в сердце каждом.

Верность партии — делом докажем!

СВЕРДЛОВСК

Вести КЮЛ

Курган

Четыре года назад комсомолец авиатехник АТБ Кольцово Юрий Клименко организовал школьный клуб авиаторов, который позднее получил название КЮЛ (клуб юных летчиков):

В этом году готовится очередной выпуск КЮЛ Кольцово. Как и прежде, большинство курсантов клуба собираются поступать в институты и училища гражданской авиации.

Во время зимних каникул курсанты клуба юных летчиков средней школы № 34 были гостями аэропорта. Под руководством инструктора тренажера Ю. П. Еремина школьники отработывали на тренажере самолета АН-2 отдельные элементы полета.

Они входили молча в тихий дом, с полуночи покинув самолеты, тяжелым изнуренные трудом, суровой облегченные работой.

За ними тень металась по углам... Нес капитан в охалке туго сжатый, покрытый мехом кожаный реглан и грязный шлем с ключками дымной ваты.

ВОЗВРАЩЕНИЕ ИЗ ПОЛЕТА

Их раздражал не в меру яркий свет, невозмутимость мнимого покоя... И понял я: меж ними друга нет, что прикрывал их там, над полем боя.

Еще в глазах мерещились мосты, клубки разрывов, черный дым парама и мертвый истребитель —

полверсты не дотянувший до аэродрома.

Входило пять... В боях погиб шестой — реглан в крови, изодран шлем пилота... Усталость гнет, но спать уж неохота —

какой тут сон! Скорей бы день, и — в бой.
Илья АВРАМЕНКО.
1941 г.



НАЧИНАЯ с сентября прошлого года в нашем управлении, как и всюду по Аэрофлоту, проводится переосвидетельствование летного состава.

В феврале учебно-тренировочное подразделение стало местом сбора летных командиров авиаподразделений Приволжского, Западно-Сибирского, Тюменского и Уральского управлений гражданской авиации.

Комиссия министерства принимала экзамены на летное мастерство у работников ЛШО, командиров летных коллективов и штурманов авиаподразделений.

В последний день работы комиссии корреспондент «Авиатора Урала» взял интервью у ее председателя — начальника управления летной службы Министерства ГА, заслуженного пилота СССР М. А. Банного.

— **Расскажите об основных задачах, которые ставило перед собой министерство, начиная переосвидетельствование?**

— Основные наши задачи сформулированы в

приказе министра № 200, где в частности говорится, что переосвидетельствование проводится «в целях определения уровня подготовки и дальнейшей разработки мероприятий

заяв, которые проявили не только истинно уральское гостеприимство, но и сумели показать лучшие, чем у других, знания и навыки летной работы. 81 процент всех оценок

для экзаменуемых пробелы в знаниях — можно.

Нельзя мириться, например, со слабым знанием важнейших регламентирующих документов

Экзамен на мастерство

по повышению квалификации летного состава».

Со своей стороны могу добавить, что в ходе работы по переосвидетельствованию мы убедились в ее крайней своевременности.

— **Каковы краткие итоги проверки?**

— В общем, итоги радуют. Комиссия министерства уже проделала подобную работу в трех управлениях: Северном, Узбекском и Северокавказском. Поэтому у нас есть возможность сравнивать. Заметно, что уральцы, их сибирские коллеги по профессии и волжане лучше подготовились к переосвидетельствованию.

Справедливости ради следует особо отметить хо-

уральцев — это высший балл — «отлично». У сибиряков, например, этот показатель ниже — 66 процентов, а у волжан и тюменцев почти одинаков — 70 и 69.

— **Видимо, суть дела все-таки не в оценках, а в самом факте проверки знаний?**

— Да, это так. Мы выявили многие слабые места в подготовке наших летных командиров. А зная корень зла, всегда легче устранить недостатки.

— **В чем же «корни зла» у летных командиров нашего управления?**

— В чем-то особенном, «своем» уральцев упрекнуть нельзя. Назвать общие, наиболее характер-

(конкретно речь идет о приказах министра № 281, 169, директиве 50 и т. д.). Для каждого командира важно не только поверхностно ознакомиться с содержанием этих документов, а досконально разобраться и довести их до каждого подчиненного. Приходится констатировать, что многие летные командиры показали слабое знание материальной части самолетов: двигателя, систем смазки и т. д.

Неуверенное владение пилотом навигационной линейкой — явление недопустимое. Почему-то многие командиры (в том числе и уральцы) в этом сомневаются. Следует покончить с либеральничанием в таких

вают забрать, если сразу развернуться — можно ее разбросать, засыпать снегом.

Опытный летчик, Бахтиозин понимает, как ценно ученику самому разобраться в ошибке, исправить ее. С приобретения маленького, но своего опыта для будущего командира начинается школа мастерства. «С ним легко работать, — говорят пилоты, — заметит промах, дает время подумать. Если нашел выход, одобрит. Вмешается, когда видит, что без его помощи не обойтись».

Вот так было в аэропорту МВЛ, когда при рулении отказали тормоза. Площадка шла под уклон, самолет стал набирать скорость, того и гляди заденет складскую постройку. Валерий Осокин — на левом сиденье. «Проверь, есть ли

«МАССОВОЕ ПОСТУПЛЕНИЕ В ГРАЖДАНСКУЮ АВИАЦИОННУЮ ТЕХНИКУ, НЕПРЕРЫВНЫЙ РОСТ ОБЪЕМОМ АВИАПЕРЕВОЗОК И СПЕЦИАЛЬНОГО ПРИМЕНЕНИЯ АВИАЦИИ В НАРОДНОМ ХОЗЯЙСТВЕ СТРАНЫ ТРЕБУЮТ ДАЛЬНЕЙШЕГО ПОВЫШЕНИЯ КВАЛИФИКАЦИИ ЛЕТНОГО СОСТАВА».

(Из приказа № 200 министра гражданской авиации СССР).

серьезных вопросах летной подготовки.

— **Почему местом работы комиссии из четырех управлений было избрано Уральское?**

— Это объясняется довольно простым обстоятельством. Ваше управление имеет в своем распоряжении один из лучших в Аэрофлоте учебно-тренировочный центр.

Уральцы хорошо подготовились к встрече экзаменуемых и членов комиссии.



На ремпредприятии проходит общественный смотр по повышению культуры производства.

Для руководства смотра утверждена комиссия. Составлен план ее работы. Члены комиссии для привлечения к участию в смотре большего числа участников в цехах и отделах провели беседы.

Все предложения обсуждаются на заседаниях комиссии. От работников предприятия поступило 109 предложений. Из них более девяносто новшеств будет внедрено в производство. Предполагаемый экономический эффект составит 65,8 тыс. рублей. Уже внедрено 24 предложения с условно-годовой экономией 53,9 тыс. рублей.

Т. ПАТРУШЕВА, зам. председателя смотровой комиссии.

Передовики делятся опытом

В Перми недавно собрались передовики производства и профсоюзные активисты. Тема собрания — итоги выполнения плана за 1968 год и план на 1969 год. С докладом выступил замполит Пермского авиапредприятия И. С. Воробьев.

Передовики производства, начальники аэропортов местных воздушных линий говорили о том, как добиться выполнения плана 1969 года, вносили конкретные предложения, которые помогут это сделать. Чувствовалась заинтересованность, забота об улучшении обслуживания авиапассажиров.

Повторится в учениках

Среди летчиков-испытателей в тридцатые годы непревзойденным мастером техники пилотирования слыл Александр Анисимов. Летал он легко, непринужденно. Его легким искусством восхищался Чкалов, старался подражать Анисимову, освоить его приемы.

Не раз друзья допытывались у Анисимова:

— Скажи, как ты выполняешь иммельман?

— Обыкновенно. — Рука его круто загибалась вверх, ладонь поворачивалась в другую сторону. — И иммельман готов.

Большого от него друзья не могли добиться. Замечательный пилот Александр Анисимов просто не умел передавать другим тонкости летного искусства, которые порой он и сам не замечал.

Научить гораздо труднее, чем самому сделать. Эта способность дается не всякому. Поэтому мы признательны людям, которые помогли освоить профессию.

В Кировском предприятии многие из пилотов назовут Умара Хабибовича Бахтиозина своим учителем. Одни вспоминают, что он помог освоиться в незнакомом городе, подыскал квартиру. Другие — что от природы деликатен,

обходится без нотаций и длинных нравоучений. Молодые к нему стремятся попасть. Редко кто в летном коллективе готовится вторых пилотов к самостоятельной работе быстрее, чем Бахтиозин. Такой не утаит, отдаст ученику все, что знает, раскроет перед ним драгоценные россыпи опыта, которые выверил, отобрал за тридцать лет работы в авиации.

Бывший аэроклубовец перед самой войной закончил Качинскую школу пилотов, родное гнездо летчиков и космонавтов. На фронт Умар Хабибович прибыл в тот год, когда погнало гитлеровцев с нашей земли. Вот уже двадцать лет трудится он в Кировском под-

разделении. Освоил все виды работ. И не просто освоил — познал тонкости, не оставив неизвестных. В выполнении санитарных полетов, патрулировании, авиационно-химических работах достиг совершенства. Не было случая, чтобы Бахтиозин не выполнил задания. Привык все делать основательно без лишней горючести, не переделывая одно и то же дважды. И тех, кто летает с ним, приучает к аккуратности.

— Казалось бы, мелочь: с места развернуть самолет или проругать немного, — рассказывает В. Осокин, которого Бахтиозин готовит в командиры. — Умар Хабибович придерживается последнего. Почту иногда не успе-

Кавалеры ордена Ленина

НА ЗАСЛУЖЕННЫЙ ОТДЫХ

управления Е. М. Слудский вручил ей почетную грамоту и ценный подарок.

Почетная грамота и ценный подарок были вручены также от имени коллектива ЦАВС. Собравшиеся выразили признательность и благодарность Елене Федоровне за ее много-

летний безупречный труд и пожелали ей счастливого отдыха.

В. ПАВЛЕНКО.

Пермские страдания

Дорогая редакция! Может быть, после этой заметки командование Пермского предприятия обратит внимание на общежитие. В нем проживает около ста молодых специалистов. Но никому нет до них дела.

Летом прошлого года просили сделать ремонт: побелить, покрасить окна, полы, — отказали. Подали заявку начальнику БАТО А. П. Васильеву,



чтобы прислали мастеров хотя бы самое необходимое сделать. Куда там, по сию пору собираются. Белье из общежития мы возим в городскую прачечную. Однако прежде чем вызвать машину, сколько мытарств нужно перенести. Не раз работникам общежития приходилось нанимать машины за свои деньги. Не заплатишь шоферу три рубля, значит оставишь жиль-

цов без чистого белья. Нет у общежития постоянного хозяина, его то относят к аэропорту союзных линий, то местных воздушных линий Перми. Каждый из них отпикивается от общежития. Не знаешь порой, к кому за помощью обращаться. Придешь к начальнику аэропорта С. Е. Чернову, он отсылает к М. Ф. Кордюкову.

Сейчас в общежитии отключили воду. Вышли из строя водопроводные трубы. Вы представляете, что значит отключить воду?

Вот и скажите, что делать жильцам, если к нашим просьбам руководители предприятия остаются глухи.

Г. КОЗЛОВА, заведующая молодежным общежитием.



Анатолий Ланков в Кировское предприятие пришел после службы в Советской Армии. Там он приобрел специальность. В службе связи Анатолий зарекомендовал себя хорошим работником. Пополнилась группа рационализаторов еще одним умельцем.

В. Багмет — командир АН-2

Журнал «Гражданская авиация» № 2

На первой странице журнала — группа покорителей космоса, экипажи кораблей «Союз-4» и «Союз-5» Владимир Шаталов, Борис Волынов, Евгений Хрунов и Алексей Елисеев. Их беспримерному подвигу недавно рукоплескали все люди планеты. И как бы переключаясь с достижениями советских людей в космо-

Л ЕТАТЬ Валентин Багмет мечтал еще тогда, когда учился в известной хорошей традициями школе № 65. После окончания ее уралец поступил в Бугурусланское училище. Завершив учебу, вернулся в Свердловск. В училище пришлось летать на «этакерках» — ПО-2. Когда прибыл в Уктусский

аэропорт, эти самолеты уже списали, и Валентин Багмет сел за штурвал ЯК-12. Работал и в санитарной авиации, и в краю нефтяных робинонов — на Тюменщине. Когда открыли первые месторождения, центром богатого края стал город-новостройка Сургут и разведчиков недр долгое время обслуживали авиаторы

Уктусского аэропорта Уральского управления. Одиннадцатый год бороздит голубые просторы Валентин Михайлович Багмет, последние пять лет — командиром АН-2. Экипаж его доставляет пассажиров, грузы, почту во все районы области, в снег, ветер и стужу. Валентин Михайлович

налетал уже около 6 тысяч часов. В. М. Багмет — участник совещания перелетчиков Уральского управления гражданской авиации. Этой части он удостоен как один из лучших авиаторов. Командир второго Свердловского объединенного авиационного подразделения А. И. Ермолаев говорит о нем:

— Хороший командир-общественник, отличный парень! Владимиру Михайловичу нет и тридцати. Тем не менее он пилот высокого класса, у него уже немало учеников. Вторым пилотом с В. М. Багметом летает сейчас тоже выпускник Бугурусланского училища Николай Горский. В. М. Багмет — активист, общественник. Работал секретарем комсомольской организации объединенного авиапредприятия. Товарищи по работе неоднократно избирали его членом комитета ВЛКСМ.

...Блестит на солнце снежная пелена летного поля. Расчехлен мотор самолета. Экипаж вновь отправляется в путь на просторы пятого океана.

Ю. КАРЛОВ.



се, журнал помещает сообщение о полете первого в мире сверхзвукового пассажирского самолета ТУ-144.

Февраль — месяц юбилейный. Советский народ отмечает 51-ю годовщину своих вооруженных сил. В номере публикуется отрывок из документальной повести Е. Тарасенко «Под крылом самолета».

Под рубрикой: «Люди. Судьбы. Полеты» в журнале помещен материал Т. Крол «Люблю тебя, земля!». Автор повествует о жизненном пути командира ИЛ-18 Евгения Жукова.

«В Шуше, у подножья Саян» — путевые заметки журналиста Г. Некрасова. Сейчас, когда вся страна готовится к празд-

нованию 100-летия со дня рождения В. И. Ленина, все, что связано с именем вождя, вызывает особый интерес.

В номере помещены научные и познавательные материалы об отечественной и зарубежной авиации, информации, рецензии.

По следам наших выступлений

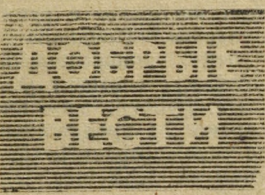
В 45 номере газеты «Авиатор Урала» за прошлый год была опубликована корреспонденция Ю. Гендerta. В ней говорилось о недостатках в работе партийной организации службы движения Кольцовского аэропорта, об ослаблении

контроля со стороны коммунистов за вопросами безопасности полетов. В корреспонденции правильно затронуты просчеты в партийной работе службы, пишет нам секретарь парткома Свердловского предприятия В. РУДЕНКО.

Сейчас вожаком коммунистов избран И. Д. Лылов, инициативный и принципиальный товарищ. Регулярно проводятся партийные бюро и собрания. Тема последних собраний — «Задачи коммунистов в обеспечении безопасности полетов», «О состоя-

нии и мерах улучшения учебы личного состава».

В партийной организации ввели правило: коммунисты отчитываются о выполнении своих поручений. Это повысило ответственность коммунистов службы.



Встречи

в агитпункте

Воскресные вечера многие авиаторы Курганского объединенного предприятия в эти предвыборные дни проводят на агитпункте. Здесь можно послушать лекцию о международном положении, посмотреть кинокартину.

О перспективах строительства Октябрьского района Кургана авиаторам рассказывал первый секретарь райкома партии В. С. Ларин.

Интересным было выступление А. С. Егорова, председателя участковой комиссии.



Авиаторам — приз «Спартак»

Летом прошлого года проводилась пятая всесоюзная спартакиада добровольного спортивного общества «Спартак», в ней участвовали и многие работники предприятия Министерства гражданской авиации.

Недавно из Москвы пришла приятная весть: постановлением президиума Центрального совета и оргкомитета по проведению соревнований отмечено, что лучших результатов добились физкультурные организации профсоюза авиарботников. Они награждены дипломом первой степени и памятным переходящим призом Центрального совета ДСО «Спартак».

Правит мороз Воеводо

Борьба за шайку в кольцовской бане по субботам, да и другим дням идет жестокая. Не только в мужском отделении. Слабая половина человечества тоже проявляет немалую силу. Сознательность тут — побоку...

В железном тазике заключена железная ло-

гика: добыл емкость, значит, запасся водой. И то не всегда. Порой по сорок минут, по часу сидят намыленные — и ждут, когда появится вода. Невольно, так сказать, подражают инженеру Шукину — персонажу знаменитого романа Ильфа и Петрова. Маячат друг перед дру-

гом в костюме Адама. Бывало, моющиеся единицы скуцали без света, шастали в потемках от крана к скамейкам белыми призраками. Без воды, как известно, «ни туды, и ни сюды». К тому же раздевалка бани, мягко говоря, не блещет чистотой. И еще. Местные старожилы уже не помнят дня, когда последний раз работал автомат газированной воды.

Кто виноват? Руководители БАО ссылаются на Мороза-воеводу. Он, дескать, у нас «правит, воду в баках из котельной № 1 на аэродром в первую очередь везем».

Посетителям бани в тоскливые минуты ожидания есть о чем поговорить. И больше всего они сожалеют, что здесь не моются руководители аэропорта. Испытали бы на себе прелести банной борьбы за шайку и за воду — наверное, пошевелились бы!

Банная трагикомедия в Кольцово стала системной, длится больше двух месяцев! Как поется в песне, «с этим что-то делать надо, надо что-то предпринять!» Возможно, газ использовать для нагрева воды. И уж, конечно, не обойтись тут без головомойки.

Ю. КИМОВ.

ИЗ ЗАЛА СУДА

на работу, причем последний трижды отбывал наказание по 15 суток, терроризировал семью и соседей по квартире.

На основании Указа суд приговорил каждого к принудительному лечению сроком на два года в лечебно-трудовом профилактории.

Теперь из заработка у них будут вычитаться на питание, обмундиро-

ванде и лечение, а остальные деньги высылать семье.

Печальный пример Тренева и Холодова — суровое предупреждение тем, кто за рюмкой водки забывает о таких понятиях, как честный, добросовестный труд, семья, покой окружающих.

В. КОЕЧИН,
начальник штаба
народной дружины.

Другим наука

В конце января в клубе Кольцовского аэропорта состоялось открытое судебное заседание под председательством народного судьи Октябрьского района Свердловска тов. Котельниковой.

Слушалось дело о привлечении к прину-

дительному лечению пьяниц и прогульчиков Н. А. Тренева, слесаря сантехнической службы коммунально-жилищного отдела, и Н. И. Холодова, крановщика из СМУ-8.

Трениев и Холодов систематически пьянствовали, не выходили

Свидетельствует пресса



В ЧЕТВЕРГЬ, 4 АПРЕЛЯ 1996 ГОДА, сь заложена тифлисского общества воздухоплавательного-любителей (около Верибского жоста) знаменитая русская воздухоплавательная-парашютистка

Г-ЖА ОЛЬГА ДРЕВНИЦКАЯ
СОБЕРНИТЬ

ПОЛЕТЬ

на воздушном шаре и опустится сь громадной высоты при помощи парашюта. Полет ни в каком случае не отменится. Подробности вь афишах.

ЭТО ЛЮБОПЫТНОЕ РЕКЛАМНОЕ ОБЪЯВЛЕНИЕ ДАТИРОВАНО 4 АПРЕЛЯ 1896 ГОДА.

В ТО ВРЕМЯ ПРЫЖКИ С ПАРАШЮТОМ БЫЛИ ЕЩЕ БОЛЬШОЙ РЕДКОСТЬЮ. И КОНЕЧНО, СОВСЕМ НЕОБЫЧНЫМ ЯВЛЕНИЕМ СЧИТАЛСЯ ПРЫЖОК ЖЕНЩИНЫ-ПАРАШЮТИСТКИ.

ХАРАКТЕРНА ПРЕДПРИИМЧИВОСТЬ ОРГАНИЗАТОРОВ ЭТОГО ЗРЕЛИЩА. В ОБЪЯВЛЕНИИ СООБЩАЕТСЯ, ЧТО ПАРАШЮТИСТКА ОПУСТИТСЯ С «ГРОМАДНОЙ» ВЫСОТЫ И «ПОЛЕТ НИ В КОЕМ СЛУЧАЕ НЕ ОТМЕНЯЕТСЯ».



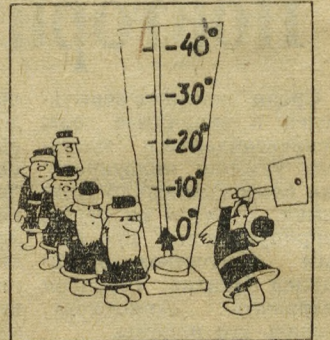
Свердловск, И-20,
аэропорт Уктус.
22-05-21, доб. 1-26.

Редактор Р. Н. ЛАПИКОВ.

НС 20148. Заказ № 1991.

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

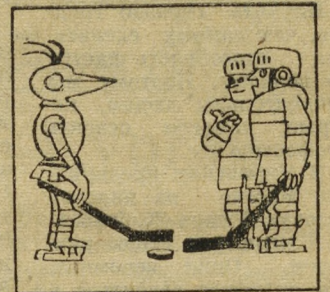
Зима, зима...



Кто ударит сильнее?



Машина в ходу.



— Сегодня мы играем с командой исторического факультета.



— Никан он не научится тор- мозить!