

**Коммунист,
комсомолец,
боец**



Авиатор

УРАЛА

ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ
И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

№ 4 (1746).

СРЕДА,

28

ЯНВАРЯ

1970 г.
Год издания
ХХVII

Цена 2 коп.

МОЛОДЫЕ авиаторы Урала горячо откликнулись на призыв ЦК КПСС ко всему советскому народу еще самоотверженнее бороться за осуществление великих планов коммунистического строительства, за достойную встречу 100-летия со дня рождения В. И. Ленина.

Социалистическое соревнование между комсомольскими организациями управления, Ленинский зачет и другие интересные дела, безусловно, способствовали успешному выполнению больших и сложных задач, над решением которых пришлось трудиться в 1969 году.

Несмотря на работу, проводимую командно-руководящим составом, партийными, профсоюзными и комсомольскими организациями, состояние безопасности полетов на наших авиапредприятиях не идеально.

Основная тяжесть летных происшествий и предпосылок к ним ложится на авиацию спецприменения и МВЛ. Следовательно, в авиации спецприменения наиболее слабое место в обеспечении безопасности, где, кстати сказать, наибольший процент молодежи.

В хороших начинаниях комитеты ВЛКСМ зачастую проявляют формальность, бесконтрольность. Нельзя сказать, что они вообще не принимают участия в организации и проведении авиационных работ. В большинстве случаев создаются комсомольско-молодежные экипажи, вручаются им путевки — и на этом вся работа прекращается. Я не могу привести сейчас ни одного примера, чтобы кто-то из членов комитета, особенно освобожденных секретарей, членов штабов «КП», участвовал в проверке работы экипажей на авиационных работах, устройстве их быта и отдыха. Зачастую комсомольские путевки выдаются, а обратные билеты не сдаются. Анализа их деятельности комитеты ВЛКСМ не проводят.

(Окончание на 2 стр.)



На ударной Ленинской вахте

Новинки ЦАВС

Смотром культуры обслуживания пассажиров станут для работников Свердловского центрального агентства дни юбилейной ленинской вахты.

Внедрение новшеств струнного конвейера для передачи радиogramм,

переговорных устройств в кассах, разработка справочных тарифов от Свердловска благоприятно скажется на обслуживании воздушных путешественников. Во всяком случае два последних сократят время, которое пассажир

затрачивает на покупку билета.

Каждый из работников агентства взял на себя индивидуальные обязательства, которые связаны с повышением знаний, квалификации. Это поможет коллективу справиться с выполнением намеченной программы к знаменательной дате.

ИДУЩИЕ ВПЕРЕДИ

На расширенном заседании президиума теркома профсоюза авиарботников подведены итоги социалистического соревнования между предприятиями управления за четвертый квартал.

В ИТОГЕ ПЕРВОЕ МЕСТО ПРИСУЖДЕНО КОЛЛЕКТИВУ СВЕРДЛОВСКОГО ОБЪЕДИНЕННОГО ПРЕДПРИЯТИЯ. НА ВТОРОМ МЕСТЕ — АВИАРАБОТНИКИ ВТОРОГО СВЕРДЛОВСКОГО АВИАПРЕДПРИЯТИЯ. В ЧИСЛЕ ПОБЕДИТЕЛЕЙ НАЗВАН ТАКЖЕ КОЛЛЕКТИВ РЕМОНТНОГО ПРЕДПРИЯТИЯ.

Одновременно на заседании президиума теркома был рассмотрен вопрос о ходе спорта по культуре производства. Собранные отметили, что в этом направлении наиболее благополучно обстоят дела в Свердловских предприятиях, а также в авиационно-технических базах Перми и Свердловска.

Первые ласточки

Говорят, что покупатель всегда прав. Добавим, что пассажир — тоже. А значит, записям, оставленным в книге отзывов воздушными путешественниками, мы должны верить. Их добрые слова адресованы старшим дежурным А. Д. Щел-

кановой, М. Ф. Борноволоковой, помощнику начальника вокзала И. Е. Копленко, дежурной по регистрации Т. И. Тянуговой. Впрочем, все работники службы перевозок Кольцовского аэропорта стараются быть внимательными к нуждам

пассажира, обслужить их быстро, корректно.

Требование улучшения культуры обслуживания пассажиров, проявление к ним заботы, четкости и оперативности в работе — включены в юбилейные обязательства. Первые ла-

сточки — благодарности — служат подтверждением, что слова людей в синей форме не расходятся с делом. Встав на ленинскую вахту, работники службы перевозок трудятся самоотверженно, производственное задание четырех месяцев они решили выполнить досрочно, к 22 апреля.

НОВОСТИ

Токио — Москва

Нашим читателям уже известно, что диспетчеры службы движения Уральского управления в этом году будут руководить полетами, совершаемыми иностранными экипажами по 18-й международной авиатрассе. Она связала столицу Японии с Москвой, Парижем и Лондоном. 23 января небесная дорога была опробована экипажем самолета ИЛ-62. Это была также проверка готовности диспетчеров работать в несколько необычных для них условиях, — ведь связь с экипажем велась только на английском языке. Управление воздушным движением осуществляли диспетчеры аэропорта Кольцово под руководством начальника отдела движения управления Н. И. Кудряшова.

Вчера, по трассе прошел самолет японской фирмы «Джал».

За технический прогресс

ВАТБ Свердловского и Пермского предприятий ведутся работы по внедрению системы бездефектного технического обслуживания авиационной техники, разработанной на основе положений саратовского метода изготовления продукции и сдачи ее ОТК с первого предъявления.

В новом методе заложено объективное суждение, что каждый исполнитель физически и психологически способен выполнять работу без ошибок и брака. Для реализации его требуется, прежде всего, специальная и психологическая подготовка исполнителей, техническая подготовка производства и создание необходимых условий работы.

Исходя из этого, свердловчане и пермяки разработали «Положение о бездефектном техническом обслуживании авиатехники».

Одной из составляющих частей его является количественная оценка качества обслуживания и последующего использования ее для премирования технического состава.

Показателем качества считается сдача продукции с первого предъявления в процентах к общему количеству предъявленных объектов технического обслуживания. При этом за предъявление принимается каждая операция регламента, контролируемая ОТК. Оконча-

тельная приемка планера, двигателя, системы, замена агрегата в процессе технического обслуживания, выполнение доработки по бюллетеню также считается как одно предъявление.

Количество сданной продукции подсчитывает-

ся отдельно по каждому участку, бригаде в среднем на одного исполнителя по итогам работы за месяц. Например: бригадой по обслуживанию двигателей самолета АН-24 по трудоемким регламентам было выполнено 10 обслуживаний по форме № 2 и 5 — по форме № 3. Учитывая, что при обслуживании двигателей АН-24 в первом случае делается 10 предъявлений, а по форме № 3 — 20, общее количество предъявлений составит 200, т. е. на одну приведенную единицу приходится одно предъявление. Зная выполненный объем работы каждым исполнителем в приведенных единицах (по выполненному нормативу выработки), определяется количество сделанной им продукции.

Если бригада состоит из 5 человек, то при одинаковой выработке каждый выполнит 200:5=40 приведенных единиц и столько же сделал предъ-

явлений готовой продукции. Если у какого-либо исполнителя она отклонилась дважды (подсчитывается по карточкам 2-го предъявления и картам нарядом), то процент с первого предъявления составит $(40 - 2) : 40 \times 100 = 95$.

Значения коэффициентов перерасчета за повреждение самолета на земле и за задержку рейса для каждого конкретного предприятия определяются от достигнутого на этом предприятии уровня

сохранности авиатехники и регулярности полетов и в перспективе должны быть сведены к нулю.

Показатели качества рассчитываются по каждому исполнителю, бригаде, смене, участку, цеху и АТБ в целом по результатам работы за месяц и учитываются при подведении итогов соцсоревнования и поощрении из фонда материального стимулирования.

Для успешного внедрения нового метода нужна поддержка всего коллек-

ПО САРАТОВСКОМУ МЕТОДУ

СВЫШЕ 17 000 РУБЛЕЙ

Такую экономию дала за прошлый год Свердловскому предприятию служба ГСМ. Эта цифра получена за счет снижения расходов. Бережное отношение к основному своему «богатству» — топливу — позволило положить в копилку предприятия дополнительно тысячи рублей.

Принимая повышенные социалистические обязательства в честь 100-летия со дня рождения В. И. Ленина, работники службы объявили поход за экономно средств. Благодаря найденным резервам им удалось снизить плату за использование железнодорожных цистерн на 20 процентов и сократить расходы по службе на 3200 рублей.

Говорят

участники

совещания

П. Банных, заместитель начальника управления:

В деле повышения безопасности полетов роль комсомола очень велика. Удивляет, почему на собраниях молодежь не ставит на повестку дня такие вопросы, как честь авиатора, или совершенно конкретный: «Комсомолец! Что ты сделал для обеспечения безопасности полетов?»

Р. Баранчук, секретарь комитета ВЛКСМ Уктусского предприятия:

Специфика работы нашего предприятия заставляет очень внимательно работать с комсомольцами - активистами, которые управляют на оперативные точки.

НА ДНЯХ В СВЕРДЛОВСКЕ ПРОХОДИЛО СОВЕЩАНИЕ КОМСОМОЛЬСКОГО И СПОРТИВНОГО АКТИВА ПРЕДПРИЯТИЙ УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ.

НА ПОВЕСТКЕ ДНЯ СОВЕЩАНИЯ ОДИН ВОПРОС: «О СОСТОЯНИИ И МЕРАХ ПОВЫШЕНИЯ РОЛИ КОМСОМОЛЬСКИХ ОРГАНИЗАЦИЙ В БОРЬБЕ ЗА БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ».

Перед участниками слета с докладом выступил начальник политического отдела УрУ ГА В. И. Большаков.

О перспективах развития гражданской авиации в нашем управлении и задачах комсомольских организаций по выполнению государственного плана рассказал собравшимся заместитель начальника УрУ ГА по летной службе П. Н. Банных.

Участники семинара-совещания поделились опытом, рассказали о недостатках, которые мешают в работе. В ЗАКЛЮЧЕНИЕ БЫЛО ПРИНЯТО СООТВЕТСТВУЮЩЕЕ ПОСТАНОВЛЕНИЕ. СЕГОДНЯ МЫ ПУБЛИКУЕМ ПОДБОРКУ МАТЕРИАЛОВ С ЭТОГО СЕМИНАРА-СОВЕЩАНИЯ.



(Окончание. Нач. на 1 стр.)

ПРИНЯТЫ хорошие социалистические обязательства у 12 комсомольско-молодежных экипажей Пермского предприятия, но кто сейчас из членов комитета может сказать, как они выполняются, есть ли среди пилотов этих экипажей нарушения дисциплины?

Погоня за звучными цифрами приводит к формализму и оплошлению хороших дел.

Все вы, видимо, слышали о двух нарушениях НПП-ГА § 29 в конце 1969 года в Курганском предприятии. Знаете, что в первом случае командир Коровин вообще освобожден от летной работы, а второй пилот, комсомолец Иванов, снят на один год. Во втором случае командир Самсонов снят с летной работы, а второй пилот комсомолец Карпунин получил строгий выговор за принятие мер к предотвращению пьянки перед вылетом.

Коммунист, комсомолец, боец

Я привожу эти примеры для того, чтобы зачитать некоторые выдержки из характеристики пилота Самсонова, бывшего начальника штаба «КП».

«За высокие показатели в труде имеет ряд благодарностей от командования. В 1968 году за высокие показатели в труде и качественную организацию авиационной работы экипажу Самсонова было присвоено звание «Экипаж имени 50-летия ВЛКСМ» и он занесен в «Книгу трудовой славы» Октябрьского райкома ВЛКСМ города Кургана...»

20 ноября 1969 года Самсонов был отстранен от полетов за нарушение

В. Большаков,

начальник политотдела УрУ ГА

НПП-ГА § 29, связанное с употреблением спиртных напитков».

И в конце, после всего этого написано: «Склонен к употреблению спиртных напитков».

Спрашивается, разве только после 20 ноября 1969 года сделан такой вывод о любви к спиртному? Видимо, нет! Тогда почему же, зная эту «любовь», комитет ВЛКСМ присваивает столь высокие титулы? Ошибка? Нельзя согласиться с этим. Плохое знание людей — вот, видимо, основная причина, которая часто приводит к подобным «ошибкам».

Жизнь настоятельно требует вести непрерывную воспитательную работу там,

где решается успех дела — в экипажах, звеньях, сменах, бригадах, на участках. Необходимо выше поднять воспитательную роль, ответственность командиров кораблей (самолетов), групп комсорогов за организованность, дисциплину и порядок в подчиненных коллективах. Нередко наблюдается такая картина: командир самолета идет на лекцию, второй пилот, молодой человек, идет домой в общежитие. Командир приходит на занятия системы политпросвещения, второй пилот сбегает, хотя занимается в одном кружке. А почему не спросить с командира за поданные поступки подчиненного, почему он не отвечает за организацию воспитательной работы?

Комитеты ВЛКСМ почему-то не практикуют заслушивание комсомольцев —

начальников смен, участков и т. д. о их воспитательной работе в коллективе.

Оставляет желать много лучшего постановка работы по воспитанию молодых авиарботников на положительных примерах передовиков производства. На наших предприятиях работают ветераны Отечественной войны, Аэрофлота, передовики производства, специалисты, многие годы работающие без летных происшествий и нарушений дисциплины. Мы слабо пропагандируем и распространяем их передовой опыт, недостаточно воспитываем молодежь на примерах безупречного выполнения ими служебного долга на славных боевых и трудовых традициях Аэрофлота.

Мы должны сделать правильные выводы из состояния безопасности полетов, помня, что главным, решающим условием безаварийной работы в конечном итоге является высокая дисциплина личного состава, и поэтому все наши организационно-технические мероприятия должны проводиться в жизни в сочетании с большой идейно-воспитательной работой по укреплению дисциплины среди авиарботников.



Постоянная работа части комсомольцев в отрыве от базы вынуждает искать новые формы проведения комсомольских собраний (в 2—3 этапа).

В. Тоскаев, секретарь комсомольской организации Кировского летного подразделения:

У нас существует хорошая традиция — торжественное посвящение в авиаторы. Наверное, эту традицию можно перенять другим предприятиям.

В. Бродовиков, секретарь комитета ВЛКСМ Свердловского предприятия:

В своей работе мы придаем большое значение рейдам «Комсомольского прожектора». Например, с целью борьбы за безопасность полетов проводим систематически рейды на объектах связи и радионавигации.

НА СНИМКЕ: УЧАСТНИКИ СОВЕЩАНИЯ Г. ГЕККЕЛЬ, В. БРОДОВИКОВ, П. ЦИБЕНКО, Г. СОКОЛОВ, Г. ГРОМОВА. Фото авиатехника Л. Демакова.

Главное направление

Основная деятельность Магнитогорской комсомольской организации в 1969 году была направлена на обеспечение безопасности полетов, укрепление дисциплины и воспитание комсомольцев и несоюзной молодежи.

В этих целях проводился семинар комсомольского актива по изучению документов министерства, ЦК КПСС и политуправления ГА. Затем состоялось общее собрание комсомольцев предприятия с повесткой: «Состояние безопасности полетов и дисциплины среди комсомольцев предприятия. Задачи по обеспечению безопасности полетов».

Особое внимание уделялось комсомольским организациям летного подразделения, АТБ и службе движения.

В летном подразделении документы сперва изучались активом, потом каждый активист собирал по пять—десять человек, в результате чего все вышеуказанные документы были доведены до каждого в кратчайший срок.

В нашем предприятии есть пример, когда при от-

казе в воздухе материальной части командир самолета комсомолец Михалев, а в другом случае Федоров, комсорг, проявили мужество и находчивость, посадив машины на сложноперегруженной местности. Пассажиры и техника не пострадали.

А. СЕРГИЕНКО, секретарь комсомольской организации Магнитогорского предприятия.

За строкой обязательств

«Обеспечение полной безопасности полетов на основе высокой дисциплины каждого авиатора» — главный пункт социалистических обязательств в честь 100-летия со дня рождения В. И. Ленина, взятых комсомольской организацией Пермского объединенного предприятия.

В прошлом году в летном подразделении и АТБ, от которых в большой степени зависит безопасность полетов, проведены комсомольские собрания на тему «Укрепление дисциплины и роль комсомольцев в обеспечении безопасности полетов».

В летном подразделении проведены два рейда «КП»: по подготовке экипажей к полетам и надежности материальной части.

В АТБ проверялись готовность СМП к осенне-зимней и весенне-летней навигациям, качество обслуживания самолетов и двигателей по послеполетному регламенту и состоянию рабочих мест.

Материалы рейдов отражались в актах и фотообвинениях и представлялись командованию.

В. ФЕТИСОВ, секретарь комсомольской организации.

«Чем ты живешь?»

Из 11 комсомольских собраний первичной комсомольской организации на шести у нас рассматривались вопросы выполнения производственного плана, трудовой дисциплины и обеспечения безопасности полетов. Так, например:

25/IV-69 г. «Молодой специалист и время». Докладчик — член комитета ВЛКСМ ЗОТКИН Н. М.

22/V-69 г. «Задачи комсомольской организации по улучшению трудовой и летной дисциплины». Докладчик — член комитета ВЛКСМ, командир звена, коммунист ПЕТУХОВ В. И.

23/7-69 г. «Чем ты живешь, комсомолец?». Докладчик — член комитета, ст. инженер АТБ, коммунист ДУБЕЛЬШТЕЙН В. С. Аналогичные вопросы обсуждались и на собраниях целевых комсомольских ор-

ганизаций летного подразделения, АТБ, аэропорта.

Комитет комсомола при подборе экипажей и звеньев для работы в отрыве от базы на АХР и в Тюменской области формирует и утверждает совместно с партбюро и командованием комсомольско-молодежные группы, в которые входят пилоты и техники. Назначаются на период этих работ группкомсорги экипажей, звеньев, которым комитет ВЛКСМ вручает комсомольскую путевку, где записаны обязательства группы. По возвращении на базу группкомсорги отчитываются о своей работе на собраниях или заседаниях комитета ВЛКСМ.

Комсомольская организация добилась определенных успехов в укреплении дисциплины среди

комсомольцев. Количество дисциплинарных взысканий в 1969 г. уменьшилось в два раза по сравнению с 1968 г., хотя численность комсомольской организации увеличилась.

В 1969 г. большая часть комсомольцев работала на «отлично». Выполняли большую общественную работу, участвовали в спорте и художественной самодеятельности. Повысили свои классы и разряды 30 комсомольцев.

По итогам соревнования за коммунистический труд 27 комсомольцам присвоено высокое звание «Ударник коммунистического труда».

Успешно трудятся и выполняют свои обязательства комсомолки группы отдела перевозок, которые борются за звание «Комсомольская группа им. космонавта Владимира Комарова». Есть все основания полагать, что они завоеуют это почетное звание.

Г. СОКОЛОВ, секретарь комитета ВЛКСМ Курганского предприятия.

Полоса подготовлена к печати членами комсомольско-молодежной редакции при газете «Авиатор Урала».

Ответственный за выпуск В. Гурин.





Трибуна передового опыта

Более десяти лет в Свердловском предприятии эксплуатируются воздушные лайнеры ИЛ-18. Почти столько же водит их Андрей Яковлевич Басарыгин. Он принадлежит к тем труженикам неба, которых отличает высокое летное мастерство. Он умеет работать с людьми. Умеет со-

здать в экипаже такую атмосферу, которая наилучшим образом раскрывает способности каждого как специалиста. Недаром экипаж Басарыгина трудится без предпосылок к летным происшествиям.

В ЧЕМ секреты такого «везения»? Андрей Яковлевич склонен скорее думать, что секретов не существует, — есть работа, которую нужно знать досконально и... чуть-чуть больше. — А если начать танцевать от печки, какой «строительный материал» из человеческих свойств и качеств идет на создание дружного, работоспособного экипажа?

— Основа всего — дисциплина. Здесь не может быть речи о придираках, но дисциплина уже подтачивается там, где есть скидка на «несущественное» опоздание. Некоторые не видят особой погрешности прийти на занятие на 10—15 минут позже. А между тем это отношение переносится на работу, с такой же легкостью можно опоздать и на вылет. У нас в экипаже этого не допустят, кроме командира остальные обязательно скажут свое веское слово.

— Андрей Яковлевич,

существует мнение, что от ошибок никто не застрахован. Если кто-то из членов вашего экипажа допу-

— От предполетной подготовки во многом зависит успех полета. Что

Грани мастерства

стил их, какие вы принимаете меры?

— Я дело все просчеты на две категории: допущенные по незнанию и по халатности. Хотя первые маловероятны. Потому что летной подготовке в подразделении уделяется много внимания. Правда, сам не остаешься пассивным, тонкости профессии постигаешь в процессе работы. Важно, чтобы было стремление к познанию.

Конечно, чистого ладко проходит не всякий рейс. Тогда не откладывая, по горячим следам разбираем его с экипажем детально.

вы прежде всего выделяете в ней?

— Готовясь к рейсу, особо останавливаюсь на непредвиденных изменениях, которые появились в аэропортах по трассе полета. На аэродромах могут вестись различные работы: ремонт полосы, прокладка кабеля. Не узнаешь об этом заранее — можешь допустить поломку самолета.

Осмотр материальной части самолета должен быть самым тщательным, я бы сказал, сделан по-честному. На своего бортмеханика могу положиться. А ведь бывает, когда бортмеханик докладывает

командиру: «материальная часть осмотрена», на деле же пробежался по верхам. Взлетели — возникла разгерметизация. Оказалось, плохо закрыт люк. Вот вам и вынужденная посадка. В другом случае пробуют убрать шасси — не получается, не сразу установят, что закрыт замок убранного положения.

У нас сложилось правило, которого придерживаются все члены экипажа: не знаешь — подучись, не хочешь — заставим подчиниться нашим требованиям.

Из альбома

редких

репродукций

Владимир Никандрович Михайлов — один из художников, создавших сибирскую Ленианию. Им выполнено свыше трехсот оригинальных листов, посвященных Ильичу и ленинским местам Красноярского края. Персональные выставки его работ прошли в Москве, Краснодаре, Пятигорске, экспонировались за рубежом — в ГДР, Польше, Чехословакии.

70 работ художник предоставил в коллекцию И. В. Рехлова, который организовал передвижную выставку по пограничным заставам СССР. Конечный пункт ее — застава острова Даманского, где она останется навечно.

На снимке: картина В. Михайлова «Ленин в Ачинске» из коллекции сибирского собирателя И. В. Рехлова.



РЕПОРТАЖ

Салехарде минус 38 с ветром, мороз обжигает лицо.

— Борт 43938, — сказал начальник отдела перевозок В. С. Серегин, — спецзадание, летите в поселок к оленеводам.

— От винта! — приказывает командир Валерий Большаков, и АН-2 постепенно набирает высоту.

Валерий — выпускник Бугурусланского училища, считая армию, в авиации уже более десяти лет, налет у него 3500 часов. Второй пилот Борис Костоприв летает не так давно.

Двадцать минут — самолет загружен оленьими тушами и спешит обратно в Салехард.

Второй рейс — в рабочий поселок, с грузом для геологов.

Короток зимний день на севере — в декабре светлое время длилось около трех часов, сейчас поболь-

ше. Закончена трудовая смена экипажа самолета АН-2 В. Д. Большакова, одного из курганских экипажей. Одна из рабочих смен.

Командир звена АН-2 авиаторов Зауралья Георгий Иванович Малков рассказывает:

— Работаем здесь с ноября, нас с авиатехниками в Салехарде 20 человек. Летать по всем северным трассам, на сотни километров от базы. Ребята привыкают к суровому северу.

Хорошо отзывался о работе курганских авиаторов командир Салехардского объединенного авиапредприятия Е. В. Плотников:

— Курганцы возят оборудование, мясо, рыбу. В Салехарде работают уже шесть лет подряд и трудятся с душой.

К. ЮРЬЕВ.

г. Салехард.

КУРГАНЦЫ

В САЛЕХАРДЕ

До Салехарда добраться было не просто. Час — самолетом до Тюмени. Затем около двух часов АН-24, ведомый командиром В. Д. Казаковым, летел до Игрима. Бортпроводница объявила уже, что самолет идет на посадку, но ему пришлось вновь набрать высоту — аэропорт оказался закрыт по метеоусловиям.

Короткая посадка в Березово — и снова под крылом самолета бескрайнее море тундры. Вскоре слева появились заснеженные дома северного городка. В

Комэск Ольховская

Наш рабкор Н. Кислицин, постоянно работая над архивными документами об истории развития авиации на Урале, неоднократно любезно представлял редакции материалы...

Сегодня по его предложению мы печатаем отрывок из книги Наталии Крацовой «От заката до рассвета», в которой рассказывается о летчице Любе Ольховской, работавшей до войны в Уктусском предприятии.

Перелет прошел успешно. Думали, сейчас же наш полк включат в боевые действия. Но нас встретили с недоверием: молоды, неопытны.

Прошло более десяти дней, а задания нет. Чувствуем себя как-то неудобно. Приуныли.

Командир полка Бершанская все время куда-то ездит по вызову начальства, а комэск Люба Ольховская ходит мрачнее тучи.

В полк приезжают инструкторы, заставляют тренироваться. Время тянется медленно. Люба старается нас успокоить, но мы чувствуем: внутри у нее все кипит.

До войны она была летчиком — инструктором в учебной эскадрилье. Ко-

Снег бьет в лицо — ртуть не открыта: спирает дыхание. Непроизвольно из глаз текут слезы, замерзают на ресницах, склеивая веки.

У кого-то в сугробе потерялся унт, его тут же занесло снегом. Кто-то заплакал — не от боли, а от бессилия, беспомощности. Выбывались из сил. И вдруг появляется Люба. Кричит:

— А ну, веселее, девчата! — и поднимает упавших.

Ей ничем ураган. Как будто вышла на поединок с ним, радовалась и смеялась.

Она привела нас точно к стоянкам.

Вскоре мы узнали, что Люба несколько раз обращалась к командованию с просьбой о переводе ее в истребительный полк. Ее село сожгли фашисты, и она стремилась отомстить врагам.

Ей не пришлось летать на истребителе, и в конце концов она сказала:

— На ПО-2 тоже воевать можно.

...Полк вылетел на боевое задание. Вернулись все, кроме Любы.

Мы ждали до рассвета. Искали. Облетали весь район, но Любу не нашли.

Она не вернулась и на следующий день. Летчики соседнего полка в ту ночь

бомбили цель немного севернее нашей. Рассказывали: видели ПО-2 в лучах прожекторов. По самолету, шедшему к земле, вели огонь зенитки.

Это была Люба.

Но почему ее обстреляли над крупным железнодорожным узлом? Неужели отклонилась к северу случайно? Не может быть! Люба знала: севернее — стратегически важный железнодорожный пункт. Пути были забиты вражескими эшелонами с живой силой и техникой.

Она сама выбрала цель.

НА СНИМКЕ: Л. Ольховская (в центре) с боевыми подругами.



Отмечены

лучшие

В четвертом году пятилетки уральские химические экипажи трудились с большой отдачей. Ведь для них этот сезон был своеобразной вахтой, которая началась в честь 100-летия В. И. Ленина намного раньше, чем у остальных. Уральцы помогали хлеборобам Украины, Зауралья, Удмуртии.

Недавно терком профсоюза авиарботников подвел итоги социалистического соревнования на звание «Лучший экипаж» среди воздушных химиков.

Лучшими экипажами юбилейного года признаны: магнитогорский — в составе командира самолета А. И. Михалева, второго пилота В. М. Шлепенко, авиатехника Н. Е. Захарова — обрботавший 31 тысячу гектаров и налетавший 530 часов; Кировские — где командиры В. Н. Лешев, В. И. Воронов, вторые пилоты В. К. Белоножкин и Р. П. Петунин, авиатехники В. И. Головин и В. И. Кириллов. Свердловские летчики Ю. М. Мандач и А. Г. Коровин также вошли в число мастеров авиационных работ.

Хотя письмо не опубликовано

В РЕДАКЦИЮ газеты пришло письмо от работников службы ГСМ Свердловского предприятия, в котором они рассказывали об отсутствии элементарных условий труда для заправщиков самолетов.

В частности, в нем говорилось, что на топливозаправщиках установлены переходники, пришедшие в негодность. В помещении, в котором находятся заправщики и шоферы, грязно.

Ответить на письмо редакция попросила ко-

мандира Свердловского предприятия П. П. ЗЫКОВСКОГО. Он сообщил, что переходники для заправки самолетов АН-24 и ИЛ-18 на некоторых топливозаправщиках заменены. Автобаза приступила к изготовлению еще четырех переходников, которые будут использованы для системы централизованной заправки.

Кроме того, выделены технички, которые постоянно будут поддерживать порядок в рабочем помещении.



ОТСУТСТВИЕ БАЗ — НЕ ПОМЕХА

Согласно положению каждое предприятие ежегодно обязано проводить зимние и летние спартакиады. Однако за исключением Свердловска и Челябинска они не проводятся ввиду отсутствия достаточно оснащенных спортивных баз. Такой базы, кстати, нет и у второго Свердловского предприятия. И, тем не менее, спартакиада здесь проведена.

Для этого в коллективе организован совет ДСО физкультуры. Члены совета своевременно договариваются об аренде спортивных площадок и залов, расположенных, как правило, вблизи аэропорта.

Могут возразить, что в Уктусе возможностей больше. Но даже при отсутствии баз прове-

дение спортивных мероприятий, например, оздоровительного характера, вполне возможно. Летом желательны подвижные игры без особых физических нагрузок: волейбол, бадминтон, рыбная ловля, комбинированная эстафета.

Физорг заранее выбирает подходящее место за городом, затем

назначается судейская коллегия, которая выработывает техническое положение о проведении эстафеты.

Скажем, летний этап — правильно разбить палатку, второй — пройти на резиновых лодках дистанцию 15—20 метров, третий — развести костер и заключительный — быстро и качественно приготовить обед.

Особой спортивной базы не требует и проведение зимней спартакиады. В нее можно включить шахматный и шашечный турниры, настольный теннис, соревнования на звание лучшего рыбака, первенство по стрельбе и, конечно, лыжи.

Ю. ШМАКОВ,
инструктор
физкультуры.

Победный дубль В. Сормачева

24 января в Уктусском аэропорту проводилось лично-командное первенство по лыжным гонкам.

В соревнованиях приняли участие 50 человек: летчики, авиатехники, работники аэропорта, электрослужбы, отдела мате-

риально-технического снабжения.

Борьба проходила на двух дистанциях — 5 и 10 километров. Несмотря на сильный ветер и крепкий мороз, спортсмены-авиаторы показали неплохие результаты.

ОБЩЕКОМАНД-

НОЕ ПЕРВОЕ МЕСТО ПО СУММЕ ДВУХ ДИСТАНЦИЙ ЗАВОЕВАЛИ ЛЫЖНИКИ ЛЕТНОГО ПОДРАЗДЕЛЕНИЯ, НА ВТОРОМ — СПОРТСМЕНЫ АТБ.

В личном зачете на обеих дистанциях победил техник АТБ, кандидат в мастера спорта В. Сормачев.

Ю. ПАВЛОВ.



Людей, любящих природу, мы чаще видим с фотоаппаратом, но тех, кто тонко чувствует ее богатейшую палитру, влечет к мольберту и карандашу.

Снимок читателя Н. Курикова «Зимние эскизы».

«Пеленг» — впереди

В те дни, когда Свердловск гостеприимно встречал участников совещания комсомольско-спортивного актива УрУ ГА, актовый зал походил одновременно и на выставочный.

Здесь проходил смотр молодежной стенной печати боевых органов комсомольских организаций управления.

Этот смотр-конкурс посвящался 100-летию со дня рождения В. И. Ленина и был организован политическим отделом совместно с редакцией газеты «Авиатор Урала».

Делая обзор газет, представленных на конкурсе, приятно отметить возросшее мастерство стенгазетчиков, творческий поиск в подборе и оформлении материалов. Это касается не только органов комитетов ВЛКСМ предприятий, но и отдельных служб.

Газета «Пеленг», например, издается комсо-

мольцами службы связи и радионавигации Челябинского предприятия.

Дружеский, непринужденный тон заметок, об-

щью службы перевозок привезли на смотр свой «боевой листок». По своему внешнему виду он напоминает большой



лие фотографий, умелое использование фотомонтажа — все это придает газете, которую редактирует Н. Медведев, черты индивидуальности, доходчивости.

Курганские комсомоль-

настенный календарь, у которого каждый день не убавляется, а прибавляется по одному листку. Так очень оперативно и с выдумкой информируют издатели «боевого листка» о ходе ударной ле-

нинской вахты под девизом «100 дней, 100 подарков Родине».

Заслуживает похвалы стенгазета службы АМСГ Челябинского аэропорта — «Зарница».

По итогам смотра награды были удостоены за 1 место в смотре — редколлегия газеты «Пеленг»; за 2 место — редколлегия газеты «Зарница»; за 3 место — редколлегия газеты «Комсомольское лето — год 1969-й» (Кольцово).

Почетная грамота за лучшее отражение хода предюбилейного соревнования вручена курганским комсомольцам, членам редколлегии «боевого листка».

В. МИХАЙЛОВ.

КОМСОМОЛЬЦЫ Ижевского предприятия активно готовятся к районному смотру по военно-патриотическому воспитанию, который состоится 31 мая. В коллективе создан специальный штаб, члены которого уже разработали план подготовки к смотру, оформили стенд «Готов к защите Родины».

Поединок остроумных

В субботу вечером, закончив работу, участники семинара-совещания комсомольского и спортивного актива

предприятий Уральско-го управления встретились снова. На этот раз на КВН.

Первую команду со-

ставили авиаторы Свердловских предприятий, Кургана и Ижевска. Представители Челябинска, Кирова, Магнитогорска и Перми, образовав вторую команду, стали их противниками.

В состав жюри во-

ПЯТЬ ПЛЮС ДВА

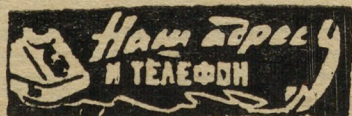
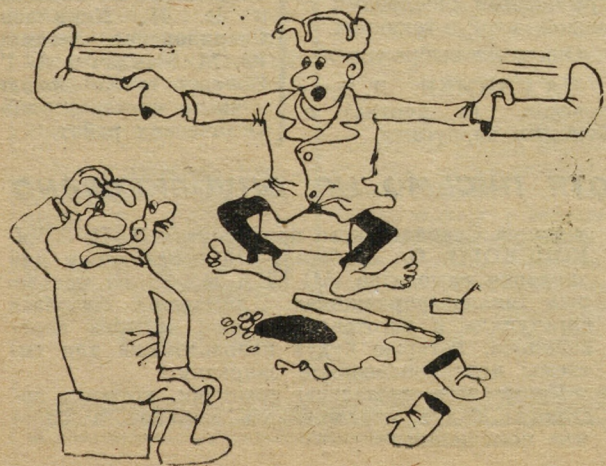
шли по одному делегату от каждого предприятия.

Остроумнее и находчивее оказалась первая команда. А в итоге победила дружба.

И. СЕРЕГИН.

РЫБАЦКИЕ БАЙКИ.

Рисунок С. Аркадьева.



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

Редактор Р. ЛАПИКОВ.
НС 27014. Заказ № 1702.
Тип. изд-ва «Уральский рабочий»,
Свердловск, проспект Ленина, 49.