



Авиатор

УРАЛА

ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ
И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

№ 7 (1749).

СРЕДА,

18

ФЕВРАЛЯ

1970 г.

Год издания

XXVII

Цена 2 коп.



Мы сорвали штандарты
Фашистских держав,
Целовали гвардейских
дивизий шелка

И, древо
Узловатыми пальцами сжав,
Возле Ленина

В мае

Прошли у Кремля...

Под февральскими тучами —

Ветер и снег,

Но железом нестынушим

пахнет земля,

Приближается день.

Продолжается век.

Индевеют штйки в караулах

Кремля...

Повсеместно,

Где скрещены трассы

свинца,

Где труда бескорыстного

невпроворот,

Или там, где кипенье

великих работ

Сквозь века,

на века,

навсегда,

до конца:

— Коммунисты, вперед!

Коммунисты, вперед!

А. МЕЖИРОВ.

С ПРАЗДНИКОМ, ВОИНЫ!

52 года стоят на страже Родины Октября доблестные Советские Вооруженные Силы. В году суровых испытаний и в мирные дни они свято берегут верность своему народу, глубочайшую преданность делу коммунизма, делу Ленина.

Более полувека прошло с тех пор, как Совет Народных Комиссаров молодой Страны Советов издал декрет об организации Рабоче-Крестьянской Красной Армии — 15 (28) февраля 1918 года и декрет об организации Рабоче-Крестьянского Красного Флота — 29 января (11 февраля) 1918 года. Оба эти исторических документа были подписаны Владимиром Ильичем Лениным.

«Мы создали крепкий фундамент Красной Армии... Мы создали этот фундамент работой по-новому, политической пропагандой на фронте, организацией коммунистов в нашей армии, самоотверженной организацией и борьбой лучших людей рабочей массы», — писал В. И. Ленин.

Красная Армия выдержала тяжелейшие испытания гражданской войны и иностранной военной интервенции. Дутов и Юденич, Деникин и Махно, Мамонтов и Врангель, Семенов и Унгерн, Колчак и целая свора других ставленников белогвардейщины и международного империализма были разгромлены отрядами Красной Армии на огромных просторах страны.

Мощь Советских Вооруженных Сил, их стойкость и мужество, высочайший моральный дух со всей яркостью проявились в годы Великой Отечественной войны, когда фашистская Германия, поработив почти всю Западную Европу, опираясь на ее военно-промышленный потенциал, бросила в первый же день на нашу страну 5,5-миллионную армию.

Тысячи и тысячи уральцев с оружием в руках сражались с ненавистным врагом. Только за три первые недели войны в военкоматы одного лишь Свердловска поступило 7201 заявление с просьбой об отправке на фронт.

Среди уральских авиаторов, ныне работающих в небе и на земле, — сотни участников Великой Отечественной войны, Герои Советского Союза, десятки орденосцев. Подвиги их — самые разные, о многих рассказывалось в печати.

Геройски сражался на фронтах против фашистских стервятников Б. Н. Артюхин, ныне начальник отдела кадров Кировского объединенного авиапредприятия. Он один сбил 16 вражеских самолетов и немало — в совместных боях, за что награжден несколькими орденами.

Отважно сражался в разведполку В. Н. Рошин из второго Свердловского авиапредприятия. Ветераны войны командир вертолета МИ-4 К. П. Потапов, летчик-исстребитель Б. Рябков, работник Уральского управления. А С. П. Дегтев, теперь командир Ижевского авиапредприятия, прошел путь от Ленинграда до фашистской Германии, громил врага в рядах 35-го штурмового авиаполка. Командир звена был награжден орденом Красного Знамени, медалями.

День Советской Армии и Военно-Морского Флота — праздник всего советского народа.



Поздравляем всех ветеранов войны, всех, кто с оружием в руках защищал завоевания Октября, дело В. И. Ленина на фронтах Великой Отечественной войны. С праздником вас, дорогие войны!

НА ЛЕНИНСКОЙ ВАХТЁ

В Челябинском объединенном авиапредприятии проведено instructивное совещание «О задачах местных и цеховых комитетов по мобилизации личного состава на повышение производительности труда и досрочное выполнение социалистических обязательств в честь столетия со дня рождения В. И. Ленина».

Это совещание было вызвано тем, что обязательства в честь ленинского юбилея, как индивидуальные, так и коллективные, носили зачастую характер отвлеченный.

Поэтому в некоторых

отделах, службах и подразделениях предприятия они пересмотрены и взяты повышенные.

Инициатором движения за пересмотр ленинских обязательств выступил коллектив горангента Челябинского аэропорта, где начальником В. В. Тушенцов. Возглавляемый им коллектив коммунистического труда обновил обязательства, назвав их «Закон чести коллектива».

Закон чести коллектива

Пункты его, само собой разумеется, носят характер обобщенный. Например, «Сделанное тобой должно быть лучшим. Брак в работе — позор для всего коллектива». Или «Каждая минута — наше богатство. Все в горангентстве — твое — будь бережлив».

Но эти, на первый взгляд, декларативные пункты конкретно расшифрованы в индивидуальных обязательствах каждого члена коллектива.

НОВОСТИ



ЯК-40 ПОЯВИТСЯ В КОЛЬЦОВО

Гражданская авиация в наши дни развивается стремительными темпами, вызванными к жизни небывалым подъемом отечественной промышленности. Освоение обширных и малонаселенных прежде территорий Севера нашей страны, богатых ценнейшими природными ресурсами, требует новой скоростной техники.

Появились сверхзвуковые самолеты, а на трассах

МВЛ «небесный тихоход» уступил место реактивному ЯК-40.

Освоение новейшей техники — дело сложное и кропотливое, поэтому на переучивание направляются авиаторы, зарекомендовавшие себя способными и грамотными специалистами.

В апреле этого года в наше управление вернутся с учебы из Кировоградского ШВЛП авиаторы Свердлов-

ских предприятий. Командирами ЯК-40 будут летать Г. А. Патрушев, В. А. Паздерин, А. И. Киселев, бортмеханиками ЯК-40 Н. И. Мокроусов и Ю. В. Богомолов.

И туман не помеха

Из Внуково в Ленинград рейсом № 1115 один раз в сутки теперь в любую погоду стартует самолет «ИЛ-18». Установленные на его борту приборы помогают пилотам взлетать и садиться даже в туман. В перспективе Аэрофлот предполагает оснастить такой системой много кораблей.

МИЛЛИОН РУБЛЕЙ ПРИБЫЛИ

Миллион рублей прибыли — таков результат работы предприятий управления за прошлый месяц. Авиаторы перекрыли показатели по участковому и пассажирскому тонно-километражу, приведенным часам. Только экипажи спецприменения Курганского предприятия налетали на 60 процентов больше планового задания. Авиаторы управления выполняли заказы экспедиций нефтеразведчиков в Пермской области, работали на строителей газопровода и ЛЭП-500 Тюмени.

На 130 тысяч рублей выше, чем предполагалось, контрольная цифра по вырубке. Из аэропортов управления отправлено 230 тысяч воздушных путешественников. Самолетами АН-12, ИЛ-18, АН-2 и вертолетами перевезено 6238 тонн груза. Наиболее удачным началом года было для авиароботников Уктусского, Курганского и Челябинского предприятий.

С превышением!

В начале февраля на профсоюзном собрании подводились итоги работы службы перевозок Магнитогорского предприятия за прошедший год и январь текущего года.

Годовое задание служба выполнила в середине декабря по пассажирообороту, выручке и участковому тонно-километражу. Было перевезено 185 тысяч пассажи-

ров, грузов отправлено 3600 тонн.

Плановые обязательства января работники службы перевозок выполнили успешно по всем основным показателям. В частности, пассажирооборот составил 13 тысяч, грузов — 220 тонн, пассажирооборот составил 2.102 тысячи пассажиро-километров, а выручка — 264 тысячи рублей.

В СВЕРДЛОВСКЕ состоялось собрание партийного актива Уральского управления. Его участники обсудили итоги производственной деятельности предприятий УрУ ГА за 1969 год, а так же задачи партийных организаций по выполнению плана 1970 года в свете решений декабрьского (1969 г.) Пленума ЦК КПСС.

С докладом перед собравшимися выступил начальник Уральского управления ГА Н. А. Сидоренко. В работе собрания партийного актива принял

Юбилею — достойную встречу!

участие председатель ЦК профсоюза авиаработников В. К. Мишинкин. По поручению министерства, политуправление ГА, ЦК профсоюза авиаработников вручил уральским авиаторам почетную награду — переходящее Красное знамя за ударный труд в четвертом квартале 1969 года.

На трибуне заместитель командира Сверд-

ловского предприятия по политической Н. Кобелев. Наш коллектив, — сказал он, — успешно справился с производственным заданием прошлого года. Свидетельство тому — призовые места, которые неоднократно завоевывали коллективы в социалистическом соревновании. В этом, бесспорно, большая заслуга коммунистов предприятия, возглавивших

трудовую вахту в честь 100-летия со дня рождения В. И. Ленина.

К сожалению, есть в нашей работе и существенные недостатки. Так, например, мы не обеспечили плановую производительность полетов на самолетах АН-12, в коллективе имеются случаи дисциплинарных проступков.

Пользуясь высокой трибуной, хотелось бы поставить перед командованием управления ряд вопросов, которые ждут своего решения. В предприятии занижен процент роста ГСМ к количеству произведенных полетов. Кроме этого, расходы на запчасти по СМП занижены по отношению к 1969 году.

КОМАНДИР Ижевского предприятия С. П. Дегтев в своем выступлении подробно остановился на вопросе обеспечения безопасности полетов. Удмуртские авиаторы в течение 12 лет работают без летных происшествий. В коллективе большое значение придается повышению профессионального мастерства пилотов, политико-воспитательной работе с личным составом. Вместе с партийной, профсоюзной, комсомольской организациями командование не оставляет без внимания ни одного случая нарушения дисциплины.

О трудностях, в подготовке летных кадров, с которыми приходится

сталкиваться пермским авиаработникам, рассказал на активе командир предприятия А. Н. Болонин. Особая острая нехватка в специалистах ощущается в такой службе как связь. Жизнь показывает, что постоянно увеличивающийся объем работ требует увеличения штатов.

Вопросу повышения профессионального уровня, подготовке классных специалистов посвятил свое выступление А. Ф. Чернышев из Челябинска. Не секрет, что у нас бывают случаи, когда отсутствие специалиста приводит к простаиванию дорогостоящей техники. Серьезной проблемой остается для предприятия и такой вопрос, как механизация грузочно-разгрузочных работ.

ПРЕДСЕДАТЕЛЬ Уральского территориального профсоюза авиаработников В. С. Кизиков говорил о партийном руководстве профсоюзными организациями. Он отметил, что многие производят высокие заявления о руководстве профсоюзными, а конкретной помощи не оказывают, а только констатируют факты. К сожалению, нередко коммунисты не являются членами профсоюза. Производственные постановления по настоящему еще не работают, а со стороны парторганизации контроля и помощи нет. С этим нельзя мириться.

Начальник отдела движения Н. И. Кудряшов отметил, что служба проделала значительную работу. Осваивается руководство движением самолетов по международной трассе. Службы движения аэропорта Курган и Ижевск показали хорошие результаты в контроле за самолетами. Были и недостатки — в Кольцово и Кирове допускали сближение самолетов. В 1970 году работники службы движения не имеют нарушений. Но всем коллективам предприятий управления нужно работать еще лучше, повышать регулярность полетов.

Я. М. Ярошевич, на-

чальник Свердловской АТБ, посвятил свое выступление юбилейной вахте коллектива, повышению производительности труда, работе по улучшению качества техобслуживания, обеспечения безопасности полетов.

НАЧАЛЬНИК политехлита Уральского управления В. И. Большаков указал:

1969 год для личного состава был годом напряженного труда.

Хорошо потрудились и выполнили производственный план первый и второй Свердловские и Челябинские предприятия. В целом коллективу управления трижды по всеобщему соревнованию присуждалось первое место и переходящее Красное знамя МГА, Политуправления и ЦК профсоюза авиаработников. Но надо сказать, что для шести предприятий четвертый квартал был не совсем удачным.

Озадачивает, что кировчане в течение двух лет не выполняют социалистических обязательств. В предприятии плохо налажена организаторская работа, нет системы. Пора серьезно думать о выполнении плана.

В. И. Большаков говорил об излишних запасах, о том, что надо считать каждую копейку, прежде чем открывать новые рейсы — подумать о рентабельности их (это относится, в частности, к Магнитогорску).

— Пора по настоящему заняться вопросами повышения производительности труда, вопросами труда и быта, безопасности полетов! Работы здесь, — отметил В. И. Большаков, — непочатый край. Наши профсоюзные комитеты, комсомол, партийные организации должны взять в свои руки. После партактива нужно еще раз посмотреть, где и что плохо и принять все меры, чтобы социалистические обязательства юбилейного года были выполнены.

На заре гражданской авиации

ПОЧЕТНЫЙ КРАСНОАРМЕЕЦ

Этот материал об одном из ветеранов советского воздушного флота собрал наш рабкор Николай Михайлович Кислицин. Он частый и желанный гость редакции «Авиатор Урала». Материалы за подписью Н. М. Кислицина, как правило, повествуют о первых годах становления гражданской авиации Страны Советов.



Приказом № 79 от 11 августа 1928 года по управлению Всесоюзного общества Добролет Н. К. Кириллов назначается на должность начальника работ по изысканию почтовой воздушной линии Москва — Иркутск.

К 1 сентября Кириллов уже сформировал управление по изысканию и строительству. Своими представителями на линии он на-

чал: в Казани — Е. П. Демидова, в Свердловске — В. В. Мезенева, в Кургане — В. Ф. Молодковича.

В начале 1929 года общее количество сотрудников

воздушной линии Москва — Иркутск было 12 человек, а всего через полгода уже 89 человек. И. К. Кириллова назначают первым начальником этой линии.

Сын крестьянина-бедняка, член партии большевиков с 1918 года, почетный красноармеец Иван Кириллович Кириллов работал впоследствии начальником треста аэрофото съемки и в глававиапроме.

Авиатор-коммунист награжден орденом Ленина, орденами Боевого Красного Знамени, орденом Отечественной войны и медалями.

О жизненном пути И. К. Кириллова рассказывают некоторые стенды в музее авиации и космонавтики, где мне удалось побывать.

Н. КИСЛИЦИН.
На снимке: И. К. Кириллов.

Каждый рапортует Ильичу

«Нет ничего более возвышенного и благородного, чем следовать Ленину, самоотверженно бороться за дело, которому он посвятил свою жизнь». Так сказано в постановлении ЦК КПСС «О подготовке к 100-летию со дня рождения Владимира Ильича Ленина».

мольца, основываясь на трудах Ильича, увязывать теорию с практикой, по-ленински подходить к оценке современных событий. Правда, не всем это оказалось под силу. Отчасти, я думаю, вина ложится на пропагандистов. Некоторые из них на занятиях ограни-

выпусках члены «КП» высвечивают недостатки, привлекают к ним внимание коллектива.

Улучшилась работа культурно-массового и спортивного сектора. В сменах и цехах прошли соревнования по теннису, шахматам, вышли на лед наши хокке-



Всесоюзный Ленинский зачет стал еще одним свидетельством того, как молодежь следует заветам Ильича. Идет смотр трудовой, политической и общественной активности комсомольцев. В Свердловском предприятии завершился второй этап Ленинского зачета. О том, как он проходил в комсомольской организации авиационно-технической базы, рассказывает, ее секретарь Александр Ивашина.

Одна из целей Ленинского зачета — приобщить молодежь к изучению теоретического наследия вождя. На первом этапе комсомольцы АТБ знакомы с работами В. И. Ленина «Задачи союзов молодежи» и «Великий почин». А на следующее бюро предложили вынести — «Очередные задачи Советской власти». Часть комсомольцев готовилась к зачетам самостоятельно. Те же, кто учится в кружках политического просвещения, получили возможность обсудить работу на семинарских занятиях. Многие положения, высказанные Владимиром Ильичем, звучат актуально сегодня. Поэтому члены комиссии взяли за критерии знаний, умение каждого комсо-

мольца, основываясь на трудах Ильича, увязывать теорию с практикой, по-ленински подходить к оценке современных событий. Правда, не всем это оказалось под силу. Отчасти, я думаю, вина ложится на пропагандистов. Некоторые из них на занятиях ограни-

вались только подачей материалов «от а до я», не выходя за рамки темы. В результате живой материал ленинской работы без подкрепления примерами из современной действительности, экономической и политической жизни страны получился засушенным. В будущем пропагандистам стоит учесть этот недостаток.

В АТБ в честь юбилея идет соревнование за звание лучшей комсомольской группы. Оно всколыхнуло молодежь, возросла ее общественная активность. Требовательнее, добросовестнее стали относиться к комсомольским поручениям. Шире делается круг молодых авиатехников, имеющих их. В прошлом году в нашей службе штаб «Комсомольского прожектора» имел один пост. Четырем-пяти прожектористам трудно быть по настоящему боевым, оперативным отрядом. Многие ускользали из их поля зрения. Нынче мы создали посты «КП» в цехах, участках, сменах. Наш прожектор не пребывает в бездействии, он вездесущ. В «молниях», боевых листках, специальных фото-

исты. Спортсмены АТБ неплохо выступают в соревнованиях, проводимых среди служб предприятия. Правда, с лыжниками нам несколько не везет.

Думаю, не могут пожаловаться на комсомольцев АТБ наши подшефные. Кружки, которыми они руководят в школе, охотно посещают ребята, это авиамодельный, клуб юных летчиков, спортивные секции.

Из всех видов спорта Владимир Ильич предпочитал охоту. В воспоминаниях о шувенском периоде ссылки П. Лепешинский писал, что для него не так уж важны были результаты охотничьих экскурсий, часы отдыха он старался превратить в деятельные периоды укрепления здоровья, тренируя свои силы для предстоящей страды. Количественно подобной дичи Владимир Ильич не мог похвалиться, но это обстоятельство несколько его не обескураживало. «Он все-таки успевал удовлетворить присутствующему инстинкту охотника, когда хитро подкрадывался к намеченной

Причем авиатехники А. Морозов, Ю. Клименко, И. Тухватуллин, А. Тюрин, Л. Старков шефы со стажем, ведут кружки не первый год.

К юбилею вождя каждый комсомолец придет с личным трудовым подарком. Обязательства, которые берут молодые специалисты (мы не настаиваем на множестве пунктов) должны быть конкретны. Пусть это будет один, но реальный, выполнимый. Это, может быть, повышение в классе, разработка рационализаторского предложения, получение звания ударника коммунистического труда.



жертве, бесечно сидящей на ветке дерева, когда из-за привычки взглянул в пространство, отделяющее неслучайно дятла от дула ружья, и всеми фибрами своей души предвкушал счастливые последствия от «верного» прицела, не особенно, впрочем, огорчаясь, если приговоренная к смерти дичь после «смер-

тельного выстрела» устремлялась не вниз кувирком, а ввысь, утопая в сиянии голубого дня».

Произведения, повествующие о досуге Владимира Ильича, заняли особое место в творчестве художника Михаила Сидорова. Первую картину «Ленин на охоте» он написал на конкурс ВСХВ в 1938 году. Она

получила широкую известность, и с тех пор художник не прекращает работы над этой темой. Произведения М. Сидорова положили начало коллекции подлинников о вожде у сибирского собирателя И. Рехлова.

На снимке: одна из картин художника из коллекции И. Рехлова.

ЮБИЛЕЙ ВETERАНА

Борис Васильевич Завгородний — комсомолец 20-х годов, членом КПСС стал в 1930. В Аэрофлот пришел в 1935 году, в Днепропетровске. Работал начальником штаба.

С начала войны был назначен начальником политотдела Киевской авиагруппы. Позже стал начштаба авиаполка. На многих руководящих должностях побывал Б. В. Завгородний, исполнял обязанности командира штурмового авиаполка ВВС.

«За оперативное руководство выполнением боевых заданий командования фронта, образцово поставленную работу штаба полка награжден орденом Красной Звезды», — говорится в боевой характеристике Б. В. Завгороднего. Это не единственная награда Бориса Васильевича. Всю Великую Отечественную войну с первого дня до последнего он прошел по ее фронтам. За боевые операции награжден орденами Отечественной войны первой и второй степени, Красной Звезды, медалями «Партизану Отечественной войны» первой степени, «За оборону Ленинграда», «За оборону Москвы», «За боевые заслуги».

В ноябре 1945 года ветеран Аэрофлота прибыл в Днепропетровск, начал работать начальником аэропорта. Позже руководил работой Астраханского аэропорта.

Последнее время Б. В. Завгородний работает начальником отдела Уральского управления гражданской авиации. В феврале Борису Васильевичу Завгороднему исполнилось 60 лет. Товарищи тепло поздравили комсомольца 20-х годов, ветерана войны, авиатора с юбилеем, пожелали здоровья и счастья в жизни.

К. ЮРЬЕВ.

Как рождались крылья

С легенды об Икаре начинается повествование в своей книге «Поиски крыльев» Лев Экономов. «Все, что происходило с героем этой книги — журналистом Волгаревым, мной вымышлено, — пишет Л. Экономов в предисловии...

Его записки в большей своей части — это путешествие в историю того, как люди мечтали о покорении воздушного и космического пространства, разрабатывали проекты летательных аппаратов, делали попытки подняться в небо, проводили опыты, исследования и расчеты.

Заканчивает повествование Л. Экономов экскурсом в будущее — завтрашнее и более отдаленное отечественной и зарубежной авиационной и космической техники.

САРАТОВСКИЙ метод сдачи продукции с первого предъявления считается делом новым и вводится пока не везде. Он предполагает высокую степень подготовки специалистов. Курганская авиационно-техническая база не стала местом эксперимента, но здесь есть коллективы, которые работают без ошибок и срывов. Бригада Бориса Антоновича Денисова вот уже пять лет не знает за собой случаев брака. Трудятся в ней авиатехники высокой квалификации, в бригаде счастливо сочетаются опыт и мудрость старших со знанием молодых.

Иван Прокопьевич Ярцев один из ветеранов АТБ. 20 лет отдал авиации, помнит, как в Курган прибыли первые АН-2, которым вначале не находи-

лось применения. Делали «Аннушки» не больше двух рейсов в неделю, потом нашлись для них и пассажиры, и грузы. Иван Прокопьевич перешел на новую технику, а так как привык делать все основательно и без спешки, то

досконально изучил «характер» АН-2. По-прежнему его работа отличалась точностью и совершенством. Таким же признанным мастером в бригаде стал Михаил Александрович Созыкин. Он мог бы вернуться к прежней профессии, если бы не прикипел сердцем к самолетам. И как дань прошлому — работа в стенной газете, Михаил Александрович — бессменный член редкол-



легии службы. Красочным, броским оформлением газета обязана ему.

училища. Много он перебрал у своих товарищей. У бригадира Бориса Анто-

Цветков. И как раньше внимание бригады было приковано к Владимиру

ТАМ, ГДЕ РАСТЯТ МАСТЕРОВ

Так уж заведено в бригаде, не отказываться от общественных нагрузок, у большинства авиатехников есть какое-либо поручение. Сам бригадир — начальник штаба дружины, причем в Октябрьском районе города его отряд считается одним из лучших. Владимир Якимов избран членом редколлегии стенной печати. Он из молодых, бывший выпускник тронцкого

веча Денисова учился он простоте, с какой тот выполнял сложные операции. Секреты старшие от него не скрывали, передавали свои особые приемы, которые каждый из них черпал в безукоризненном знании материальной части. Все четверо из бригады ударники коммунистического труда.

Недавно в маленьком коллективе появился новый воспитанник Борис

Якимову, теперь оно переклюилось на него. Однажды у Антона Семеновича Макаренко спросили, наблюдая, с каким задором и ловкостью работали колонисты: «Где вы таких хлопцев берете?» — Сами делаем, — усмехнулся замечательный педагог. Пожалуй, точно так же могли сказать в бригаде Денисова, мастера авиационной техники здесь растут заботливо и умело.

ПАДЕНИЕ КОСТАРЕВА

Фельетон

Штурман авиакolleктива С. Ф. Костарев отбыл в большую командировку с тремя экипажами АН-2 в Салехард, на выполнение задания Уральского управления. В канун нового года Сергей Федорович совершил один легкий воздушный вояж. После этого к работе как-то охладел, хотя должен был с каждым экипажем выполнить по два три полета. Разумеется, для изучения трасс и способов ориентировки. Но глав-

штурман счел это мелкое знакомство капитальным и с 3 января из гостиницы таинственно исчез. В милицию позвонил командир звена, начались чуть ли не всеобщие розыски. К тому времени относился докладная записка старшего инженера по применению авиации в народном хозяйстве Попова: «Догадки о том, что Костарев улетел, лишены смысла, а о том, что он находится у знакомой женщины,

мало нас успокаивало. Случайные знакомства в условиях Крайнего Севера могут плохо кончиться (!?)».

Косноязычно изложенные догадки оказались не без оснований. Через пятидневку таинственный штурман неожиданно нарисовался в гостинице. Был, конечно, еле можахом и с незнакомкой, которая поддерживала сбившегося с курса штурмана.

Утром поведение протрезвленного, но не про-

светленного С. Ф. Костарева разобрали на собрании. Командир звена отправил его на базу в Ижевск. Сергей Федорович тихо отбыл в аэропорт.

Однако в Ижевск он не прибыл ни на второй, ни на третий, ни даже пятый день. Проверили — нет, на повороте из самолета не вышел. Но не обошелся без «шутки» и на этот раз — явился только на одиннадцатые сутки.

Загул и полумесячный прогул не могли понравиться командованию. Тем более подобные отклонения от курса — пьянки и прогулы у штурмана случались и ранее — был снят с должности старшего штурмана, получал выговоры по партийной линии. Схлопотал однажды строгача за прогул и по административной линии. За последние таинст-

венные исчезновения коллектив строго наказал С. Ф. Костарева — исключил его из партии, изъял штурманское удостоверение.

С. Ф. Костарева предупреждали, убеждали, воспитывали и наказывали. Но он так и не понял ничего и не пошел по верному пути! Даже на партийное собрание по своему персональному делу не счел нужным явиться, отдался запиской: «Виноват, разбирайте без меня».

Катал бутылки, катал и.. докатился.

Так совершилось падение Костарева — от старшего штурмана, секретаря комсомольской организации до пьяницы, уволенного с летней работы. Жалкое, горькое падение. Суровый урок другим.

Ю. ГЕНДЕРТ.



ЗАДАЧА НОМЕР ОДИН

Подразделения Свердловского объединенного авиапредприятия успешно завершили план прошлого года, сверх задания перевезено свыше 49 тысяч пассажиров, получено более миллиона сверхплановых накоплений. Отрадно, что все это достигнуто за счет повышения производительности труда, которая составила к уровню 1968 года 106 процентов.

Увеличение объемов перевозок и достигнутые показатели — это результат осуществления экономической реформы, которая устраняет преграды на пути технического прогресса, открывает широкую дорогу для проявления творческой инициативы коллектива нашего предприятия.

Для повышения производительности труда многие сделали партийные организации летных подразделений, АТБ и служб аэропорта.

Руководители подразделений с партийными, профсоюзными и комсомольскими организациями сумели мобилизовать свои коллективы на поиски резервов производства, на борьбу за качество каждого полета, на борьбу за повышение коммерческой загрузки, за повышение процента исправности СМП, что способствовало увеличению часов на один самолет.

Партийные организации постоянно держат в поле своего зрения вопросы организации полетов, вопросы экономики технического прогресса, систематически заслушивают сообщения о ходе механизации погрузочно-разгрузочных работ и других процессов производства, интересуются использованием средств механизации. Эти вопро-

сы выносятся для коллективного обсуждения на партийные собрания, на ПДПС.

Повышение мастерства в летном деле обеспечило значительный рост производительности труда. Достаточно привести такой пример. В 1965 году предприятие в общем тоннаже первоначальных отправок перевезло самолетами 64,8 тысячи тонн, в прошлом году 104 тысячи тонн, рост составил 62 процента, причем, достигнуто это без значительного увеличения численности личного состава.

Наши экипажи, инженерно-технический состав, рабочие и служащие по примеру авиаторов Северного и Уральского управления встали на 100-дневную Ленинскую трудовую вахту и решили работать под девизом «Сто дней, сто трудовых подарков Родине».

Партийные организации принимают активное участие в разработке и осуществлении планов по повышению уровня рентабельности производства, по внедрению хозрасчета. Контроль за выполнением этих планов возлагается на членов партийного бюро, партийного комитета, которые регулярно информируют коммунистов о том, как идут дела.

Серьезное внимание вопросам технического прогресса уделяют коммунисты служб радионавигации и связи, где руководителем тов. Кульмяков, секретарем партийного бюро тов. Смирнов, а также другие службы предприятия.

Но так дело обстоит не везде. Например, в

аэропорту Кольцово прирост объемов производства за счет роста производительности труда в январе, феврале, марте, ноябре 1969 года обеспечен лишь на 83—96 процентов, именно поэтому здесь, особенно в отделе перевозок, сетуют на нехватку рабочей силы.

Этот факт настораживает, ибо он свидетельствует о слабой работе по привлечению коммерческой загрузки на такие рейсы, как 1501, 1519, 1551, Ц-9, где производительность полетов всего лишь 4700, вместо планового 5260.

НОТ открывает перспективу для повышения эффективности производства. Надо сказать, что в прошлом году за счет организации труда и управления производством на научной основе предприятие получило тысячи рублей экономии, сэкономлено 10 тысяч часов рабочего времени. Особенно больших успехов добился коллектив АТБ, годовая экономия от внедрения 272 мероприятий НОТ составила здесь 99 тысяч рублей, благодаря чему производительность труда на отдельных участках возросла на 6—11 процентов.

Однако имеются факты пренебрежения к НОТ, и задача коллектива лаборатории, возглавляемой тов. Дудиным, заключается в том, чтобы показать положительный опыт практического применения научной организации труда.

Нет сомнений, что под руководством партийных организаций коллектив Свердловского предприятия, как и весь советский народ, достойно встретит 100-летие со дня рождения В. И. Ленина.

П. ЗЫКОВСКИЙ, командир Свердловского объединенного авиапредприятия.

Две Золотые Звезды Героя украшают грудь нашего земляка, генерал-майора авиации в запасе Г. А. Речкалова. На фронте он летал на истребителе, слыл мастером соколиных ударов. 9 февраля Григорию Андреевичу исполнилось 50 лет. О нем наш сегодняшний рассказ.

Шел 1944 год. Речкалов тогда много летал над Молдавией. Эту, изрытую бомбами и окопами, опаленную пожарами землю между Прутом и Днестром, раньше он видел другой. Помнил цветущие по весне бело-розовым цветом сады, зеленые виноградники, золотистые пшеничные поля. Их истребительный авиационный полк перелетел с Украины в молдавский город Бельцы в 1940 году. В Бельцах и встретил войну. В молдавском небе 26 июня 1941 года Речкалов сбил первый фашистский самолет.

Короток в то время был его жизненный путь. Сын уральского крестьянина из села Зайково под Ирбитом, он по окончании школы ФЗУ стал рабочим Верхисетского металлургического завода. Здесь вступил в комсомол. Членом Коммунисти-

ческой партии стал на фронте в горькие дни отступления — в 1942 году. В том же году в Донбассе он отважно дрался с немецкими истребителями.

Когда же летчик Речкалов почувствовал, что он сильнее врага? Это было в воздушных боях на Кубани. Именно там Речкалов и его товарищи обрели внутрен-

нюю уверенность в своих силах. Перелом этот наступил в апреле 1943 года. Советские военные моряки захватили «малую землю», под Новороссийском, на территории совхоза «Мысхако». Бойцы в полосатых тельняшках держались стойко. Фашисты решили расправиться с десантом.

Советское командование отдало приказ бомбардировщикам и штурмовикам нанести удар по наступающим фашистским войскам. Истребители должны были

прикрывать морской десант с воздуха. Утром 17 апреля, как только рассеялся туман, советские соколы ушли на «Мысхако». Состав группы — 12 истребителей, из них 8 — ударная группа, которую вел старший лейтенант Вадим Фадеев. Группу прикрытия из четырех самолетов вел Речкалов.

поднимался в воздух. И вот Речкалов снова в Молдавии, где начал войну. За Днестр он летит с Золотой Звездой Героя на груди. А 1 июля 1944 года он стал дважды Героем Советского Союза.

Снова воздушные бои, но уже в Польше, Германии. Летчик-истребитель Речкалов в военную годину со-

вершил свыше 500 боевых вылетов, провел 122 воздушных боя. Он сбил 64 самолета врага — 59 лично и 5 — в группе.

После войны Г. А. Речкалов занимал ряд ответственных постов в соединениях Военно-Воздушных Сил Советской Армии. Потом он ушел в запас, стал жить в Москве. Труженики молдавского города Бельцы избрали генерал-майора авиации в запасе Речкалова своим почетным гражданином.

Сердце Григория Андреевича всегда с родным Уралом. Авиаторы хорошо помнят один фронтовой разговор. Это было уже в Польше. Речкалов прилетел с боевого задания и тут же на полевом аэродроме сказал друзьям:

— Наши ястребки прикрывали родных уральцев. Молодцы ребята, лихо атакуют гитлеровцев!

В ту пору гвардейцы-авиаторы прикрывали с воздуха части Уральского добровольческого танкового корпуса. Взаимодействовали истребители с уральцами-танкистами и в Германии.

На Урале герой-истребитель выпустил свою первую книгу «Дымное небо войны». Сейчас он пишет вторую книгу под условным названием «Огнем в лицо», она завершит его рассказы о боевых друзьях.

А. РОЖНОВ.

ЗВЕЗДЫ НА КРЫЛЬЯХ



Долго длился тот неравный воздушный бой, победителями в котором вышли краснозвездные истребители. У немцев было пятикратное численное преимущество, и, несмотря на это, они потеряли девять своих самолетов. В том сражении Речкалов сбил свой 20-й вражеский самолет.

Дальнейший боевой путь Речкалова пролегал по украинской земле. Мариуполь — Аскания-Нова — Черниговка — с этих и других полевых аэродромов он не раз

вершил свыше 500 боевых вылетов, провел 122 воздушных боя. Он сбил 64 самолета врага — 59 лично и 5 — в группе.

После войны Г. А. Речкалов занимал ряд ответственных постов в соединениях Военно-Воздушных Сил Советской Армии. Потом он ушел в запас, стал жить

в Москве. Труженики молдавского города Бельцы избрали генерал-майора авиации в запасе Речкалова своим почетным гражданином.

Сердце Григория Андреевича всегда с родным Уралом. Авиаторы хорошо помнят один фронтовой разговор. Это было уже в Польше. Речкалов прилетел с боевого задания и тут же на полевом аэродроме сказал друзьям:

— Наши ястребки прикрывали родных уральцев. Молодцы ребята, лихо атакуют гитлеровцев!

В ту пору гвардейцы-авиаторы прикрывали с воздуха части Уральского добровольческого танкового корпуса. Взаимодействовали истребители с уральцами-танкистами и в Германии.

На Урале герой-истребитель выпустил свою первую книгу «Дымное небо войны». Сейчас он пишет вторую книгу под условным названием «Огнем в лицо», она завершит его рассказы о боевых друзьях.

А. РОЖНОВ.

ВЕЧЕРА У РОЯЛЯ

Интересные формы работы по пропаганде русского и советского искусства находит клуб Челябинского объединенного авиапредприятия, которым заведует Е. Б. Дорохова.

Здесь, например, организован клуб любителей песни, в программу которого входит цикл вечеров-концертов старинного русского романса.

Романсы А. Варламова, А. Алябьева, М. Глинки, П. Чайковского исполняют работники отдела переводов Р. Русенкина и Л. Егорова, техник ОМТС В. Рыжкова, кассир Г. Ческидова и Л. Меликова. Вечера пользуются большим успехом не только у авиаторов. Благодарными слушателями оказались жители деревень и районных центров Челябинской области, куда исполнители выезжали с концертами.

13 февраля в клубе состоялся вечер «Встреча с поэзией». В первом отделении прозвучали стихи С. Есенина, В. Маяковского, Е. Винокурова, С. Острового и Е. Евтушенко. Во втором — перед собравшимися с чтением собственных стихов выступил инженер службы радионавигации и связи Н. Медведев.

И. ПЕТРОВ.

Победили связисты

В Челябинском авиапредприятии проведены лыжные соревнования по лыжному спорту. Победили представители службы связи. Не забывают южно-уральские авиаторы зимой о летних видах спорта. Недавно закончились и соревнования по волейболу.

Гражданка в АВИАЦИИ

Из печати вышел февральский номер журнала. В нем публикуется материал «Крылья Средней Азии», подготовленный выездной редакцией «ВДНХ», «Известий» и «Гражданской авиации». Это рассказ о том, как среднеазиатские республики, воплотив в жизнь предначертания В. И. Ленина, достигли небывалых высот во всех областях социального, экономического и культурного развития. В том числе и в такой отрасли народного хозяйства, как гражданская авиация.

Празднованию Дня Советской Армии и Военно-Морского Флота посвящена подборка коротких рассказов участников Великой Отечественной войны.

Под рубрикой «Слагаемые безопасности полетов» в номере помещена статья заслуженного пилота СССР Д. ПЕТРОВА «Соблюдать законы летной службы». Продолжается публикация материалов из серии «От взлета до посадки». В номере помещены раздумья заслуженного пилота СССР В. Болдырева о высококачественной предполетной подготовке.

НЕ ПРОЩАЯСЬ С НЕБОМ

Александра Алексеевича Михайлова в аэропорту знает чуть ли не каждый. Он — ветеран Кировской авиации. Работает здесь более 20 лет. Начинать с ПО-2. Сейчас он заместитель командира летного подразделения по самолетам АН-24.

Александр Алексеевич летал на Як-12, Ми-1, АН-2. Крылатые машины, пилотируемые Михайловым, бороздили небо Воркуты и Самарканда, Печоры и Ставрополя. Много лет подряд он трудился на авиахимработках. В его личном деле десятки благодарностей от командования. Александру Алексеевичу одному из первых в Кировском предприятии вручили знак отличника Аэрофлота.

О себе, своей работе и товарищах — летчиках — он рассказывает скупой.

ШПРИХИ К ПОРТРЕТУ СОВРЕМЕННИКА

На вопрос, доволен ли летной профессией, Михайлов отвечает:

— У моего отца, Алексея Васильевича Михайлова, была самая мирная земная специальность — сапожник. Это не помешало ему за боевые заслуги получить в Гражданскую войну орден Красного Знамени за номером 93.

Мне с профессией, можно сказать, повезло. В сравнении с отцовской она романтичнее. Но никакой тени превосходства я никогда не

чувствовал. У каждого свое любимое дело, у меня — это летная работа. Честно говоря, плохо представляю себя «земным». Привык к небу. Горжусь тем, что отдал ему лучшие годы своей жизни.

Сейчас Александр Алексеевич летает на АН-24. Он один из первых начал выполнять в этом году прямые рейсы из Кирова на Сыктывкар.

Ветеран вводит в строй молодых пилотов АН-24, таких как Н. М. Житлухин и В. Г. Обухов.

Он передает эстафету знаний и опыта, не прощаясь с небом. И долго еще бортпроводницы будут сообщать пассажирам, что «сегодня крылатую машину поведет командир корабля Михайлов».

В. ГУРИН.

Руками умельцев

Слесарь — бригадир АТБ Челябинского авиапредприятия М. Давыденко и токарь М. Макаров изготовили ступицу колеса для подъемника самолета ИЛ-18.

ЭТО интересно

Ступица представляет собой две двухступенчатые обоймы, с внешней торцевой стороны имеется проточка под подшипник № 205.

В отличие от заводского варианта, на изготовленной ступице отсутствует реборда, две половины стягиваются осью и гайкой. Вместо дефицитных конусных подшипников ставятся подшипники шариковые № 205. Время на монтаж и демонтаж сократилось с полутора часов до тридцати минут.

СПОРТ

БЛИЗИТСЯ ФИНИШ

В Челябинском предприятии завершается зимняя спартакиада авиаторов. Подходят к концу соревнования по баскетболу — последнему зачетному виду спорта.

На прошлой неделе финишировали волейболисты. Первое место у мужчин завоевала команда летного подразделения, на втором авиатехники, на третьем бортпроводники.

Среди женщин первенство выиграли стюардессы.

А. МАЛОЙВАН, инструктор физкультуры.

Приобщение к искусству

Профсоюзный комитет Челябинского предприятия много внимания уделяет отдыху авиарботников. Культмассовая комиссия, возглавляемая Т. Г. Папойн, провела за последнее время ряд интересных культурных мероприятий, в которых приняли участие около пятисот человек.

Авиаторы отдыхали на вечерах, ходили во Дворец спорта на эстрадный концерт с участием В. Мулермана, О. Воронца, Л. Зыкиной и других известных артистов, посетили оперный театр, где давался балет А. Андана «Корсар».

И. СИДОРОВ.



ЕСТЬ СРЕДИ ЗАЯДЛЫХ ОХОТНИКОВ И ТАКИЕ, КОТОРЫЕ БЕРУТ С СОБОЙ В ЛЕС НЕ РУЖЬЕ, А... ФОТОАППАРАТ.

У НИХ ОСОБЫЕ НЕОБЫЧНЫЕ ОХОТНИЧЬИ ТРОФЕИ — ФОТОГРАФИИ ЖИВОТНЫХ.

СЕГОДНЯ МЫ ПУБЛИКУЕМ ФОТОЭТЮД ИЗ СЕРИИ «МИР ТВОИХ УВЛЕЧЕНИЙ».

Фото В. Капорейко «СОХАТЫЙ ПОЖАЛОВАЛ...»



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

Редактор Р. ЛАПИКОВ.

НС 11106. Заказ № 1879.

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