



На ударной

ЛЕНИНСКОЙ

вахте

ВО ВСЕ КОНЦЫ СТРАНЫ

Успешно справились с февральской производственной программой авиаработники нашего управления. Перекрыты показатели по участковому пассажирообороту, приведенным часам, выручке. Дополнительно предприятия получили прибыли 140 тысяч рублей. Из уральских аэропортов са-

молеты доставили в различные города Союза свыше двухсот тысяч воздушных путешественников.

Наиболее высоких результатов добились авиаработники двух Свердловских и Челябинского предприятий.



Пролетарии всех стран, соединяйтесь!



Авиатор

УРАЛА

ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

№ 9 (1751).

СРЕДА,

18

МАРТА

1970 г.

Год издания

XXVII

Цена 2 коп.

Рабочая династия

Сергей Михайлович Морозов работал слесарем АТБ с первого дня основания базы. Сейчас он на заслуженном отдыхе, но дело его продолжают сыновья — Геннадий и Николай, которые трудятся авиатехниками, оба ударники коммунистического труда.

По стопам Сергея Михайловича пошел и внук. До армии Юра Морозов тоже работал в АТБ Кольцово. На снимке: братья Морозовы. Фото В. Гурина.

100 дней —
100 подарков
Родине

Кольцово

Коллектив службы движения Свердловского объединенного авиапредприятия в связи с приближающейся знаменательной датой — столетием со дня рождения В. И. Ленина — взял на себя повышенные социалистические обязательства.

Движенцы, в частности, обязуются обеспечить регулярность полетов не менее 85—90 процентов и не иметь нарушений по вине работников службы.

Повышенные обязательства взяли коллективы смен, где руководителями полетов В. А. Гурьев, Б. С. Яшнов, О. Н. Маслов и И. В. Юрьев.

Ижевск

Первая группа самолетов АН-2 Ижевского объединенного предприятия, руководимая заместителем командира летного коллектива Н. А. Маркным, 13 марта вылетела в Киевскую область.

Летчики авиации спецприменения из Удмуртии помогут украинским хлеборобам в борьбе за урожай юбилейного года. Они будут трудиться на подкормке озимых до середины апреля и обработают 20 тысяч гектаров посевных площадей.

В. ЗОНОВ,
ст. инженер СП УрУ ГА.

Главное — эффективность производства

Как дальше совершенствовать технологию производства, ускорять технический прогресс и на этой основе добиваться дальнейшего роста производительности труда — эти вопросы стоят сейчас в центре внимания уральских авиаработников.

Повсеместно на предприятиях УрУ ГА идет обсуждение

Письма Центрального Комитета КПСС, Совета Министров СССР, ВЦСПС и ЦК ВЛКСМ «Об улучшении использования резервов производства и усилении режима экономии в народном хозяйстве».

Сегодня мы публикуем сообщения из предприятий о том, как проходит обсуждение этого важного документа.

КАК и все уральские авиаторы, работники АТБ Кольцово готовятся отметить 100-летие со дня рождения В. И. Ленина новыми производственными достижениями, успешным выполнением заданий пятилетки.

Сейчас, когда идет обсуждение Письма ЦК КПСС, Совета Министров СССР, ВЦСПС и ЦК ВЛКСМ, глубоко осознается важность борьбы за полное использование возможностей каждого цеха, участка, каждого механизма, каждой минуты рабочего времени.

Во всех цехах и сменах АТБ Кольцово проходят в эти дни рабочие собрания.

На собрании цеха № 2, например, шел де-

ловый разговор о скрытых резервах производства. Начальник АТБ Я. М. Ярошевич рассказал о положительных результатах обсуждения Письма ЦК КПСС, Совета Министров СССР, ВЦСПС и ЦК ВЛКСМ, о положении дел в целом по авиационно-технической базе.

В 1968 году рост заработной платы в АТБ превышал рост производительности труда. На следующий год эта разница была в пользу второго показателя. Сейчас одна из главных задач — неуклонно повышать эффективность труда, обеспечивая высокие темпы роста про-

дуктивности. Это требование времени. Практически уже сейчас, сказал Я. М. Ярошевич, мы не сумеем увеличить объемы ра-

бот только за счет увеличения численности личного состава. Поэтому следует подумать о более широком внедрении передового опыта. В этом смысле представляет интерес опыт московского ЗИЛа по комплексной механизации вспомогательных работ.

Проводя хронометражи, мы убеждаемся в значительных потерях

рабочего времени на перекуры, подготовку рабочего места и т. д. В целом по данным хронометража эти непроизводительные потери

составляют от 1 до 1,5 часа. Это ли не резерв! В выступлениях рабочих на собрании прозвучала глубокая заинтересованность в результатах своего труда: — Мы всегда должны помнить о высокой ответственности за жизнь сотен людей, которая лежит на плечах всех авиаработников и, в первую очередь, летно-подъемного и инже-

нерно-технического состава. Мы не можем в отличие от многих производственных коллективов переводить плохую продукцию во 2-й или 3-й сорт. В авиации за это слишком сурово расплачиваются. Наш девиз — продукция только отличного качества! В обсуждении обращения приняли участие и авиатехники из бригад, которыми руководят Ф. Пайвин и В. Небольсин.

Коллективы этих бригад 22 апреля прошлого года выступили с трудовым почином и обращением широко внедрять в канун юбилея Ильича саратовский метод сдачи продукции с первого предъявления во всех авиапредприятиях Урала.

Все резервы в дело

20 000 ЧАСОВ В ВОЗДУХЕ

Налетать за летную жизнь более 20 тысяч часов доводится немногим. Свердловский летчик А. В. Чепурко недавно вошел в эту «когорту двадцатитысячников».

Александр Васильевич начинал с ПО-2, УТ-2, И-15.

За 29 лет работы в авиации он побывал во многих городах нашей Родины. Немалая заслуга ветерана в подготовке молодых пилотов.

20 лет назад А. В. Чепурко уже готовил к самостоятельным вылетам первых своих учеников, работая сначала с ШВЛП, а затем летчиком-инструктором.

С января 1941 года по август 1946-го он находился в рядах Советских Вооруженных Сил. Летая годы. Первоклассными летчиками стали его ученики, не стареет душой и сам ветеран-командир корабля ИЛ-18 А. В. Чепурко.

Чистого неба тебе, Александр Васильевич!

И. ТИТОВ,
командир корабля,
редактор стенгазеты «Авангард».



РЕЗЕРВОВ МНОГО, НУЖНЫ ДЕЛА

На днях состоялось общее собрание рабочих, ИТР и служащих цеха № 1 авиаремонтного предприятия. Обсуждалось Письмо ЦК КПСС, Совета Министров СССР, ВЦСПС и ЦК ВЛКСМ «Об улучшении использования резервов производства и усилении режима экономии в народном хозяйстве».

С докладом выступил главный инженер предприя-

тия В. А. Мочалов. Он подробно остановился на повышении производительности труда за счет дальнейшей механизации ручных работ, строжайшей экономии материалов и запасных частей, состоянии трудовой и производственной дисциплины, повышении квалификации, освоении новой техники. В заключение своего выступления В. А. Мочалов заявил, что ра-

бочие, мастера и ИТР цеха должны по-хозяйски, вдумчиво разбираться с положением дел на своих участках, в цехе, со всей серьезностью обсудить вопросы улучшения качества ремонта, экономии материалов и запчастей, электроэнергии и т. д., с тем чтобы на тех же самых площадях и при том же количестве рабочих дать стране больше отремонтиро-

ванных двигателей с высоким качеством.

Мастер участка ремонта Т. М. Попов говорил об улучшении организации производства в цехе и ритмичности работы участков. Он показал на примерах, как несвоевременная выдача деталей с участка дефектаций лихорадит работу участка ремонта и приводит к простоям на смежных участках. В своих выступлениях дефектовщики двигателей В. Т. Рукавова, Е. П. Неборская и мастер участка окончательной сборки В. И. Морозов поднимали вопросы несвоевременной и некомплектной выдачи двигателей на участок дефектаций и участок окончательной сборки смежных участков. А это нарушает ритмичную работу участков дефектаций и окончательной сборки и приводит к вынужденным простоям.

Старший инженер цеха В. И. Захаров призвал экономно расходовать запасные части первой категории за счет использования годных деталей со списанных двигателей. Он подробно говорил о технической учебе в цехе и повышении деловой квалифика-

ции рабочих как одним из резервов повышения производительности труда и качества ремонта материальной части.

На собрании выступил председатель Уральского теркома профсоюза авиастроителей В. С. Кизиков, который остановился на создании материальной базы коммунизма и личном вкладе каждого советского человека. Значительную часть своего выступления он посвятил непроизводительным потерям рабочего времени и состоянию трудовой и производственной дисциплины. Наша задача, заявил он, состоит в том, чтобы разрабатывать конкретные мероприятия по использованию резервов производства и установить строжайший контроль за их выполнением со стороны общественности, профсоюзной и партийной организаций.

Нужно вести решительную борьбу с дезорганизаторами производства, пьяницами и прогульщиками, создать в коллективе обстановку высокой требовательности, принципиальности и нетерпимости ко всем недостаткам и бесхозяйственности.

Общее собрание цеха с большим воодушевлением одобрило Письмо ЦК КПСС, Совета Министров СССР, ВЦСПС и ЦК ВЛКСМ.

В. ЗАХАРОВ.

НОВОСТИ

ИЗУЧАЯ ТЕЗИСЫ

В службах и подразделениях Челябинского объединенного авиапредприятия прошли партийные собрания, где коммунисты обсуждали мероприятия, которые проведут партийные организации 22 апреля — в день рождения Ильича.

В основу мероприятий положены пять тезисов ЦК КПСС «К 100-летию со дня рождения Владимира Ильича Ленина».

Специальная группа политинформаторов выступает в эти дни с докладами, в которых разъясняет тезисы и решения декабрьского Пленума ЦК КПСС.

А. Ф. Чернышев — командиром предприятия предведены занятия по разделу «Социализм — воплощение идей ленинизма», в автохозяйстве изучалась тема «Как искоренить бюрократию».

«Коммунизм начинается там, где появляется самоотверженная, преодолевающая тяжелый труд, забота рядовых рабочих об увеличении производительности труда...»

В. И. ЛЕНИН.

Бережливым быть обязан

Серьезно подошли к обсуждению Письма ЦК КПСС, Совета Министров СССР, ВЦСПС и ЦК ВЛКСМ в службе связи Курганского аэропорта. Здесь учли многие

мелочи, влияющие на производительность труда. Накануне собрания группа работников, куда вошли народные контролеры, лучшие специалисты службы, побывала

на всех объектах, посмотрела, какие резервы можно ввести в действие дополнительно. Поэтому на собрании каждый из выступавших говорил о конкретных делах. Бригадир радиооператоров Б. Москвин предложил рационально использовать бумагу на передающих аппаратах. Сменный инженер П. Жуков обратил внимание на внедрение автоматизации и применение передовых методов труда. В выступлении радиотехника Н. Козина прозвучала забота о рабочей чести.

В. ЗОРИН,

заместитель командира Курганского предприятия по политчасти.

Экономить во всем

Недавно в предприятии прошло собрание партийно-хозяйственного актива, на котором рассматривались итоги работы авиаторов Удмуртии в четвертом году пятилетки. Эта тема тесно увязывалась с вопросами, поднятыми в Письме ЦК КПСС, Совета Министров СССР, ВЦСПС и ЦК ВЛКСМ. Участники актива рекомендовали в ближайшее время в службах возобновить экономическую учебу, подсказали пути экономии средств.

«Каждому работнику быть разумным хозяином на производстве» — под таким девизом провели собрание в летном подразделении.

Ю. ГУНДАРЕВ,

зам. командира предприятия по политчасти.

В УКТУССКОМ аэропорту состоялось методическое совещание инженеров и командиров летных коллективов авиации спецприменения предприятий, на котором подводились итоги прошлого года и обсуждались задачи предстоящего сезона.

— В минувшем году все предприятия, кроме Челябинского, успешно справились с государственным планом по основному производственному показателю — налету часов, а по управлению в целом задание перекрыто на 7,6 процента, — сказал начальник отдела УрУ ГА Г. П. КОЗИН. — По другому показателю — обработке площадей, — за исключением Магнитогорска, план не выполнено ни одно предприятие из-за исключительно неблагоприятных погодных условий.

В пассив авиаторов спецприменения следует отнести многочисленные нарушения параграфов руководства полетами на авиационных работах, допущенные летным составом ряда предприятий, в результате чего был нанесен ущерб лесным хозяйствам, колхозам и совхозам Урала. Это относится к авиаторам Уктуса, Кирова, Перми, не соблюдавшим технологию выполнения АХР: работа при силе ветра выше допустимого, обработка непригодных участков, превышение высоты полета.

ДЕТАЛЬНОМУ анализу летных происшествий на авиационных работах в сезонах 1967—1969 годов посвятил свое выступление пилот инспектор ЛШО Ф. Ф. КОСМАКОВ.

В предприятиях за эти годы по вине личного состава было выведено из строя, причем на длительное время, что весьма накладно для управления, несколько самолетов АН-2.

О мерах по укреплению дисциплины и повышению личной ответственности каждого пилота, техника, инженера, командира на авиационных работах гозорил на совещании инструктор политотдела И. М. КРАСУЛИН. Он подметил, в частности, что командный состав в своей практике использует лишь материальные принципы поощрения и наказания, игнорируя моральные. Об этом свидетельствует хотя бы тот факт, что во всех предприятиях управления перестали

функционировать товарищеские суды.

О мероприятиях по обеспечению безопасности на авиационно-химических работах в нынешнем сезоне и о рекомендациях по выполнению последних указаний министерства собравшимся докладывал пилот-инспектор ЛШО М. Г. НИКИФОРОВ.

БЕЗОПАСНОСТЬ полетов обеспечивается в том случае, если неукоснительно выполняются директивы, указания, руководства и правила полетов, а этого невозможно добиться без дисциплины. Поэтому необходимо усилить партийную работу среди экипажей, находящихся на авиационных работах, вести повседневный контроль за их работой, больше заботиться о бытовых условиях пилотов, и в частности, об их отдыхе, который следует предоставлять экипажам своевременно.

В целях обеспечения безопасности полетов командирам летных коллективов необходимо вести журналы

Дисциплина — залог успеха

Химия. Авиация. Урожай

учета предпосылок к летным происшествиям. По количеству занесенных в него предпосылок отныне будет оцениваться положительная организационная работа командиров. И чем больше предпосылок будет в журнале, тем лучше. Это не парадокс, потому что такой порядок обяжет командиров не скрывать предпосылки к летным происшествиям, а, наоборот, придирчиво выискивать их, а затем устранять.

Роль авиации спецприменения в народном хозяйстве страны повышается с каждым годом, объем авиационных работ возрастает, и это, как отметили участники совещания, заставляет авиаторов искать пути повышения производительности полетов.

Старшие инженеры по применению авиации в народном хозяйстве М. И. КАЛИНИН, И. Ф. МАТВЕЕВ и



М. И. АБАШЕВ поделились опытом работы своих предприятий.

В Пермской области, например, за счет рассева минеральных удобрений объем АХР возрос за три года в два раза. Государственный план выполняется за счет резервов производства, научной организации труда и

факт. В Пермском предприятии механизированная загрузка составляет 20 процентов. Но даже при небольшом количестве механизированных погрузчиков (12 из 60) сезонная выработка на один самолет за счет механизированной загрузки увеличилась до 1365 гектаров, удалось сэкономить три часа рабочего времени в день.

В ЭТОМ году количество погрузочных механизмов Пермское предприятие предполагает увеличить вдвое, что позволит дополнительно обработать 15—17 тысяч гектаров, а за сезон вместо планируемых 99 тысяч — 114—115 тысяч гектаров.

В заключение следует сказать, что ныне план по налету часов Уральского управления увеличен до 140 тысяч, а обработка площадей до 2150 тысяч гектаров. Авиаторам Урала следует учесть ошибки прошлых лет, сделать все возможное для их устранения, чтобы выполнить государственные задания юбилейного года по всем производственным показателям.

На помощь хлеборобам

В нынешнем сезоне хлеборобам других областей Урала. Авиаторы хорошо подготовились к началу сезона. В летном коллективе и АТБ прошли партийные собрания. Коммунисты высказали несколько предложений, которые

позволят избежать просчетов прошлых лет. Закончили курс учебы авиатехники. На линейку готовности поставлена химическая аппаратура для 14 самолетов. В этом немалая заслуга авиатехника М. Козырева.

Ф. ВАЛИТОВ, секретарь партийной организации АТБ.



ВПЕРЕДИ —

КОММУНИСТЫ

Авиаторы Урала в преддверии юбилея В. И. Ленина трудятся по-ударному. Застрельщиками добрых дел выступают коммунисты.

Недавно авиатехники третьей смены авиационно-технической базы Свердловского предприятия во главе с секретарем партийной организации В. С. Трофимовым работали на обслуживании самолета АН-24 по форме № 2.

В этот день они трудились безвозмездно.

Нам кажется, чтобы успешно руководить людьми, надо, если можно так выразиться, обладать повышенным диапазоном человечности. К нам, работникам отдела кадров, часто обращаются товарищи, руководители которых этим не отличаются.

Проработал четыре года и — надо сказать — отлично, молодой специалист, штурман-аэросъемщик, в одном из предприятий нашего управления и решил обратиться с просьбой перевести его в Московское управление — к месту жительства его родителей, невесты и нахождения вуза, в котором он учится заочно.

Вместо того чтобы понять человека, поскольку и работал хорошо, и к родителям, к невесте переводится, командир решил по-другому. — Не давай ему перевода — работать на съемке некому.

Причина отказа вроде бы и уважительная, но все же не основательная. Дело в том, что о замене этого штурмана за три года руководители предприятия не подумали, хотя и знали, что он не будет постоянно работать в предприятии. Уволит-

ся этот штурман с работы по собственному желанию, не дождавись перевода, и останется у него на душе горький осадок от «чуткости» таких руководителей.

бывает Г. И. Воякина в гражданской авиации. И всего лишь 14 строк в характеристике. Причем четыре из них ушло на сообщение о том, кем и с какого времени работает,

ныне зигзаги. Иначе бы он не подумал переводиться в Свердловск, забросил бы там свою кооперативную квартиру. Летал А. П. Гарманов командиром самолета АН-2 в

бым, склочником, оказывается, развалил даже работу звена и т. д. И все превращения из хорошего в плохого Гарманов прошел за короткое время — семь месяцев был хорошим и сразу, в момент, испортился.

Вот какие удивительные случаи могут произойти в Магнитогорском авиапредприятии, если желание работника не совпадает с интересами руководителей. Теперь попробуйте определить, какие характеристики на А. П. Гарманова соответствуют действительности — хорошие или плохие. Зато четко, ясно, что под всеми стоит подпись командира Магнитогорского авиапредприятия Л. В. Демы. Вот уж вистину правая рука не ведает, что делает левая!

В. РУКАВИШНИКОВ,
старший инспектор
отдела кадров УрУ ГА.

Свердловск, «Авиатор» 20. «УРАЛА»

Диапазон чуткости

С 1948 года трудится в отделе материально-технического снабжения Г. И. Воякина. Работает хорошо, детей воспитывает. Дело у нее тяжелое, ответственное, в разъездах часто. Решили в отделе ее представить к награждению почетной грамотой. Хорошо решили, правильно. Заслуживает Г. И. Воякина такой награды. Но на ее характеристику не хватило у начальника отдела А. И. Курда душевных слов. Характеристика написана сухим, казенным языком, с набором самых «дежурных» слов.

Двадцать два года ра-

четыре строки — на вывод. Нетрудно подсчитать, сколько строк конкретно посвятил тов. Курд работе ветерана Аэрофлота.

Бывают и другого рода руководители. Они, наоборот, пишут в характеристиках на работника все очень хорошее, что заслуживал и даже чего не заслуживал человек. Пишется это до тех пор, пока этот работник не делает то, что явно не удовлетворяет начальство.

Не знал бывший командир звена Магнитогорского авиапредприятия А. П. Гарманов, что в жизни случаются подоб-

Магнитогорске, его хвалили за хорошую работу.

Командиром звена назначили, а как всем известно, им может стать не каждый пилот. Хвалили его как командира звена, звено коммунистическим объявили, сам он стал ударником коммунистического труда. Хвалили, когда сдавал зачеты на второй класс пилота. Хвалили, хвалили... но лишь до тех пор, пока он не изъявил желания перевестись в Свердловск.

С этого момента командира стали энергично ругать. Стал он уже гру-

«ПЫЛЬ В САМОЛЕТЕ»

— Обратите внимание, — говорит она, — на панель над вашими креслами. — Пассажиры послушно смотрят, но внимание их останавливается не на кнопках и плафончиках, а на пыли, потеках, пятнах от пальцев и т. д., которые в форме причудливых узоров украшают белые полосы панелей. Если же пассажиру довелось сидеть в первом ряду салона, то весь рейс ему приходится любоваться грязной стенкой.

Полет проходит дальше. Уверенно ведут пилоты самолет. Бортопроводни-

цы щедро дарят внимание и заботу.

— Товарищи, приготовьте столики! — Легким нажатием кнопки он откидывается. Но... снова приходится говорить о неприятном: Пассажир рискует потерять аппетит — ведь и столик не блещет чистотой. На каком рейсе, в каком самолете это было? Почти на всех. Самолет делает несколько рейсов в промежутках между «формой» его капитального обслуживания. И только тогда столики, панели, внутреннюю обшивку стен самолета тщательно моют,

полностью вычищают кармашки кресел.

Следить за санитарным состоянием самолета входит в обязанность врачей медпункта аэропорта и санэпидстанции. Налицо их работа! Следят плохо! Хотелось бы узнать мнение служителей чистоты и здоровья об этих «мелочках».

М. БОБРОВСКАЯ,
член «Комсомольского
прожектора»
комитета комсомола
Свердловского
предприятия.



ДОБРЫЙ день, уважаемые пассажиры! — так бортопроводница приветствует от имени экипажа очередных гостей своего салона.



Людмила Меньщикова в Курганском предприятии работает пять лет, второй год летает она командиром самолета АН-2 вместе со вторым пилотом Валентином Никулиным. Этот экипаж пользуется уважением в летном подразделении. Не раз в соревнованиях они занимали призовые места, работают без летных происшествий и предпосылок к ним. Фото В. ВОРОБЬЕВА.

1

ОСКОЛКОМ зенитного снаряда в июле 1944 года был пробит комсомольский билет № 11091590, который находился в гимнастерке воздушного стрелка-радиста Валерия Дмитриевича Попова. Осколок прошел рядом с сердцем — так потом установили медики. Командир бомбардировщика привел самолет на базу. Насчитывали больше десятка пробоя в фюзеляже и плоскостях.

Попова, без сознания склонившегося у аппаратуры, отправили в госпиталь. «Едва ли выживет», — сказали о нем. Валерий в свой полк больше не вернулся, и в документах части против его фамилии появилась короткая запись: «Погиб при выполнении боевого задания». Спустя некоторое время мать Попова получила «похоронку».

Он пришел в себя в полевом госпитале в Белоруссии. Тихо позвал сестру. Та подошла, склонилась: «Что тебе, миленький?». — «Где я?» — спросил Попов. — «У своих, миленький», — ответила сестра. Она была опытной, знала, чего больше всего боятся потерявшие сознание раненые летчики: бояться очнуться в плену.

Он снова впал в забытие. И только спустя несколько дней смог впервые встать. Попову сказали, что его спасло чудо. Да еще документы — комсомольский билет, удостоверение к медалям — и письма: они спружинили, смягчили смертельную силу осколочного удара.

Позже Попов написал матери на Урал: «Не волнуйся, со мной, как всегда, порядок. Получил, правда, небольшую царапину, да это пустяки...» Мать читала, перечитывала, улыбалась и плакала.

А в полку так и продолжали считать его погибшим. И до сих пор боевые товарищи не знают правды.

В деревне Пески, затерявшейся в Курганском Зауралье, была лишь школа-четырёхлетка. Окончив ее, Попов решил учиться дальше. «Что ж ты, из дому уйдешь?» — спросили его. — «Уйду». Три года, пока не получил свидетельства об окончании седьмого класса, жил в другой деревне Першино.

А потом опять самому решать пришлось. Ушел в Свердловск. «Ушел» в буквальном смысле слова.

Кооперативный техникум ему показался подходящим. Может, потому, что с малых лет деревенско-

2

му пареньку было знакомо ленинское: «Кооперация — путь к социализму».

Уточним одну деталь из биографии Попова: при рождении ему дали имя Яков. Подросток, а тут — полеты Чкалова, заманчивый гул авиационных моторов, птичье парение аэроплана. До самозабвения



влюбился крестьянский сын в авиацию, а прославленный советский ас стал его кумиром. И Яков сменил свое имя, стал Валерием — этим он тоже утверждал себя, свое «я».

Аэроклуб был для Попова вторым домом. Как он успевал днями торчать тут, да еще и успешно учиться в техникуме — трудно понять. Видно, если очень захотеть, время можно растянуть, так уплотнить свой рабочий день, что вместит он вдвое, второе больше.

Проситесь на фронт Попов стал чуть ли не на второй день войны. Отказали: ни годами, ни ростом не вышел. Да еще посмеялись: «Небось, молоко на губах не обсохло. Люльки-то на фронте нет». Но Валерий добился своего. Зачислили в бомбардировочную авиацию, и это было радостью его и гордостью.

Однажды при пикировании у Попова носом и горлом пошла кровь — к тому времени он уже был ранен в грудь. Товарищи сказали: «Иди в гос-

3

питаль». Валерий уперся: «Не пойду». Ему хотелось бить фашистов, мстить за отца и брата. А, главное, не мог допустить, чтобы товарищи посчитали его слабым.

На войне он сполна узнал цену товариществу, боевому братству. Он и сам ведь потому только жив остался, что товарищи провели подбитую машину через огонь, а потом, уже над своей территорией, «тянули» ее к аэродрому, рискуя в любую минуту разбиться.

О всех боях и вылетах не рассказать. Но и среди них, зачастую похожих, есть особые. Ну, например, как летали бомбить Берлин и Потсдам, ставки Гитлера и Геринга. Трудно было прорваться через плотный заградительный огонь. На два километра высоты зенитки простреливали каждый метр воздуха. Но и в таких условиях умудрились найти «коридор» и выполнить задание.

В биографии человека порой трудно найти закономерности. Уже на фронте Попов твердо решил: если доживу до победы, на всю жизнь останусь в авиации.

А сейчас, спустя двадцать пять лет, он, если и летает, то лишь в качестве пассажира. Валерий Дмитриевич стал ученым, он и. о. профессора, кандидат экономических наук, работает над докторской диссертацией.

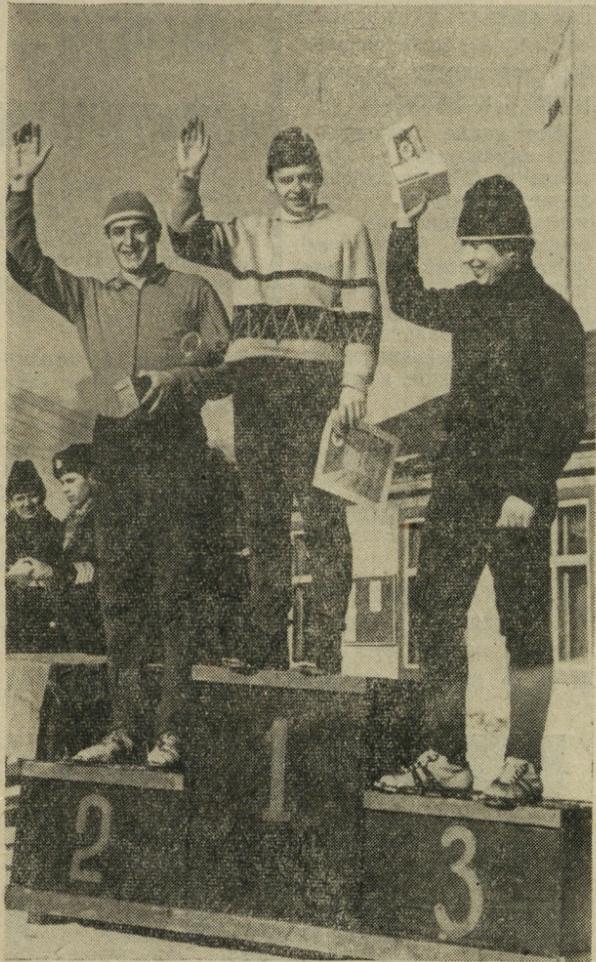
— Так уж получилось, — смеется мой собеседник. — После войны окончил Московский авиационный институт, работал инженером на одном из авиазаводов. Тогда мы как раз начали делать реактивные самолеты. Хоть и не мог сам летать — здоровье не позволяло, — радовался: помогал быстрее и лучше летать другим.

Но жизнь круто повернула судьбу Попова. По партийной рекомендации он пошел учиться в Академию внешней торговли, получил диплом с отличием. Преддипломную практику Валерий проходил в советском торгпредстве в Индии.

После академии Попова ждала экзотическая для непосвященных, трудная по сути работа за границей.

В. ДЕНИСОВ.

БРОНЗОВЫЙ ФИНИШ В КУЙБЫШЕВЕ



С 12 по 16 марта в Куйбышеве проводились соревнования на первенство Аэрофлота по лыжам. Все дни стояла отличная погода, участников гонок встретило яркое солнце, обилие снега и по-весеннему звонкая капель. После первых тренировок и изучения трассы приуныли девушки. У них она оказалась трудной, была выбрана не совсем удачно. Резкие повороты, коварные спуски подставили «подножку» не одной лыжнице, забирая у них драгоценное время.

Соревнования открылись эстафетой 3x5 у женщин и 4x10 у мужчин. Почти сразу у женщин определяется лидер гонок. На первом этапе далеко оставляет позади своих соперниц Алевтина Шрайнер из Тюмени. Минуты через две за ней показывается лыжница из Красноярска, Северного и Московского транспортного управлений. Где же наша уралочка? С появлением каждой новой гонщицы растет нетерпение. Наконец слышим: «К финишу приближается лыжница под номером восемь Валентина Подкорытова, представительница Уральского управления». На втором этапе Галина Соколова сокра-

щает разрыв, ей удается обогнать двух лыжниц. Но тюменцы по-прежнему недостижимы, захватив лидерство, они не уступают его никому и приносят своей команде победные очки. Второй приходит Надежда Волкова. Итак, наши девушки — вторые. Третье место в эстафете выиграли представительницы Московского транспортного управления.

У мужчин два этапа хорошо проходят красноярцы и уральцы. Затем наших ребят потеснили гонщики из Северного и Тюменского управлений. Изменить положение не сумел даже наш лучший лыжник Борис Ефимов.

13 марта девушкам предстояло бежать пять километров, мужчинам — 15. Снова фортуна улыбнулась тюменкам. Надо отдать им должное — в их команде почти равные по силам лыжницы, которые мастерством превосходят многих участниц соревнований. На пятнадцатикилометровой дистанции борьба завязалась между спортсменами Красноярска, Тюмени, Новосибирска, Свердловска и Ленинграда. Не обошлось без неприятных неожиданностей. Уже финишировали Павел Расковалов и Борис Ефимов — кстати, у него четвертое время дня на этой дистанции. Ждем

Вадима Сармачева, высчитываем время, пора бы ему появиться, строим различные предположения, остаемся на одном: вероятно, сломал лыжи. Так оно есть. Такая же участь постигла ленинградского гонщика мастера спорта В. Дуркина. Надеемся, что у А. Кочнева и В. Сатони-на ничего не случится.

— После двух дней стартов на первое место выдвинулись спортсмены Тюменского управления, второе и третье поделили лыжники нашего и Красноярского управления.

В воскресенье наступил самый ответственный момент гонок. Накануне старта участницы лыжного марафона узнают, что командование Куйбышевского предприятия учредило приз — транзисторный приемник «Гияла», который будет вручен лучшей гонщице на дистанции 10 км. Со старта одна за другой уходят лыжницы. Под девятнадцатым номером стартует Алевтина Шрайнер. Все прощай победу тюменке, ведь в эстафете и на пятикилометровой дистанции у нее лучший результат. В шутку говорим Наде: «Неплохо бы этот приз увезти в Киров». Поэтому для



многих была полной неожиданностью победа нашей лыжницы Надежды Волковой. У мужчин особых сенсаций не было. Команда Красноярска сумела удержать за собой и на этот раз первое место.

Итак, третий день определил победителей среди команд управлений. Чемпионом Аэрофлота стали тюменцы, на втором месте лыжники Красноярского управления, на третьем — Уральского, на четвертом — спортсмены Северного управления. В десятку лучших лыжников вошли три наших гонщика — Надежда Волкова, Павел Расковалов и Борис Ефимов.

Н. МАСЛОВА,
наш спецкор.

Свердловск — Куйбышев.

На снимках: члены сборной команды УрУ ГА.



Объявление ПО НЕМНОГУ КОНКУРС ФОТОЛЮБИТЕЛЕЙ

Комитет комсомола Свердловского объединенного авиационного предприятия проводит конкурс фотолюбителей под девизом «На ленинской вихре труда».

По условиям конкурса фотографии должны отражать следующие темы: «Труженики неба», «Хозяева воздушных кораблей», «Небо начинается с земли» и «Урал социалистический».

Конкурс посвящен 100-летию со дня рождения В. И. Ленина. Жюри принимает снимки до 10 апреля. Лучшие фотоработы будут опубликованы в «Авиаторе Урала». Победителей ждут награды.



Государственный научно-исследовательский институт гражданской авиации ОБЪЯВЛЯЕТ

ПРИЕМ В АСПИРАНТУРУ НА 1970 ГОД С ОТРЫВОМ И БЕЗ ОТРЫВА ОТ ПРОИЗВОДСТВА

по следующим специальностям:

1. Аэродинамика летательных аппаратов.
2. Строительная механика и прочность летательных аппаратов.
3. Автоматическое управление и регулирование летательных аппаратов.
4. Двигатели летательных аппаратов.
5. Радиосвязь, радио-

вещание и телевидение.

6. Радиолокация и радионавигация.

7. Навигация и управление воздушным транспортом.

8. Техническая эксплуатация авиационной техники и наземных средств.

9. Экономика, организация и планирование гражданской авиации.

10. Авиационная медицина.

Правила приема в аспирантуру

1. В аспирантуру с от-

рывом от производства принимаются лица в возрасте до 35 лет, а без отрыва от производства — до 45 лет, имеющие законченное высшее образование и опыт работы по избранной научной специальности (профилю) не менее 2 лет.

2. Заявление о приеме в аспирантуру подается на имя начальника ГосНИИ ГА с приложением следующих документов:

— служебной характеристики с последнего места работы;

Кубок вручен капитану

В Свердловском предприятии закончился турнир по хоккею с мячом, в котором принимали участие семь спортивных коллективов — первая и вторая команды АТБ, команда летчиков, бортпроводников, связи, БАО и школы № 92.

Команда АТБ-2 выиграла все встречи с большим преимуществом и заняла первое место. У победителей результативно игру показали капитан команды авиатехник В. Фролов, А. Меньшенев и ветеран команды техник Х. Валишин.

Кубок по хоккею с мячом разыграли смены АТБ. Он вручен капитану команды второй смены технику В. Бабалову.

— личного листа по учету кадров с двумя фотокарточками размером 4x6 см;

— списка опубликованных научных работ, научно-технических отчетов, сведений об изобретениях, опытно-конструкторских работах. Лица, не имеющие опубликованных научных работ, научно-технических отчетов, а также опытно-конструкторских работ и изобретений, представляют научные доклады (рефераты) по избранной специальности;

— удостоверение по форме № 6 о сдаче кандидатских экзаменов, предусмотренных для лиц, полностью или частично сдавших кандидатские экзамены.

Паспорт и диплом об окончании вуза предъявляются лично поступающим в аспирантуру.

3. Все поступающие в аспирантуру сдают конкурсные вступительные экзамены по специальной дисциплине, истории КПСС и одному из иностранных языков в объеме программы вуза. Лица, ранее сдавшие

кандидатские экзамены по специальности и иностранному языку, от соответствующих вступительных экзаменов освобождаются.

4. Все специалисты, поступающие в аспирантуру, проходят обязательное собеседование с предполагаемым научным руководителем, который сообщает в приемную комиссию о своем согласии осуществлять научное руководство.

5. Аспиранты с отрывом от производства обеспечиваются стипендией в размере основного оклада, получаемого на последнем месте работы, но не более 100 рублей в месяц.

Вступительные конкурсные экзамены проводятся с 20 мая по 20 июня. Прием документов от поступающих производится до 20 апреля по адресу: Москва, К-340, аэропорт Шереметьево, ГосНИИ ГА. Справки по телефонам: 156-97-97 или 155-70-06, добавочный 25-03.



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

Редактор Р. ЛАПИКОВ.

НС 12083. Заказ № 2308.

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