



Авиатор

УРАЛА

ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

№ 7 (1798).

СРЕДА,

24

ФЕВРАЛЯ

1971 г.

Год издания

XXVIII

Цена 2 коп.



Кровное дело каждого из нас



Уральские авиарботники единодушно одобряют проект Директив на новую пятилетку

Хорошее начало

Девятая пятилетка для авиаторов Урала отмечена с первых дней хорошими результатами. Производственное задание по основным показателям за январь успешно выполнено. Не снижая темпов трудятся летчики, авиатехники, работники служб перевозок и связи.

Высокой производительной работой встречают они День Советской Армии и Военно-Морского Флота.

Многие бывшие воины показывают пример трудовой доблести. С опережением графика управление идет впереди по таким показателям, как приведенные часы, выручка, участковые и эксплуатационные тонно-километры.

Особенно спорится дело у авиарботников Свердловского, Челябинского и Уктусского авиапредприятий.

В. ПЕРЕПЕЛКИН, инженер
планово-экономического отдела
управления.

23 февраля — День Советской Армии и Военно-Морского Флота

Качество ремонта на «отлично»

Иван СНЕГИРЕВ,
ударник
коммунистического труда,
отличник Аэрофлота

Молодые рабочие нашей бригады с большим интересом ознакомились с проектом Директив XXIV съезда по новому пятилетнему плану. Когда читаешь их, поражает величие поставленных задач. Нам предстоит немало потрудиться, чтобы выполнить планы, которые наметила партия.

Наша бригада ремонтирует цилиндры авиационных двигателей. Работа важная и ответственная. Для каж-

дого из нас стало правилом: качество ремонта — отличное, норма выработки — 110—115 процентов.

Недавно мы подводили итоги последнего года прошедшей пятилетки. Оглядываясь назад, можно сказать — потрудились неплохо. За счет улучшения организации рабочего процесса, механизации, внедрения строгих графиков ремонта возросла производительность труда, повысилось качество, на два дня снизились плановые сроки ремонта двигателей.

В новом пятилетии пред-

стоят еще более серьезные задачи. Нам предстоит освоить ремонт новой техники, например, двигателей вертолетов МИ-8. Сейчас мы изучаем его теоретически, обдумываем, как лучше выполнить ту или иную операцию, словом, делаем все для того, чтобы качество ремонта было отличным. Ведь выполнение намеченных партийных планов зависит от того, как будет работать каждый из нас, от его энергии, инициативы.

Свердловское авиапредприятие.

Коллектив летного подразделения Свердловского предприятия решил озаглавить работу XXIV съезда партии новыми трудовыми успехами и обратился ко всем авиаторам с

будет она трудиться на субботнике.

Летчики в этот день выполнят рейсы на экономном топливе в населенные пункты области. Молодые авиатехники сделают

«Все — на субботник!» — такое объявление можно было увидеть недавно в службе радионавигации и связи Курганского аэропорта. В личных обязательствах каждого комсомольца этого подразделения, взятых к дню открытия съезда, записано: «Отработать на субботниках и воскресниках в счет Ленинского заче-

ПОЧИН НАХОДИТ ДРУЗЕЙ

призывом поддержать инициативу московских автомобилистов — 17 апреля провести коммунистический субботник.

Почин свердловских авиаторов поддержали магнитогорцы. На комсомольском собрании молодежь авиапредприятия распределила участки работы, где

бесплатно регламентные формы на самолетах АН-2.

Остальные комсомольцы будут заняты на благоустройстве территории аэропорта.

Все средства, заработанные на субботнике, пойдут в фонд пятилетки.

А. СЕРГИЕНКО,
секретарь комитета
ВЛКСМ.

ЛЕНИНСКИЙ ЗАЧЕТ

та несколько рабочих дней».

В тот день радисты и связисты провели регламентные работы радиосистем, проверили работу аппаратуры, привели в порядок документацию.

Комсомольцы службы перевозок работали на субботнике в грузовом складе — сортировали, готовили к отправке грузы и сопроводительную документацию.

...НАМ НУЖНА МОГУЧАЯ КРАСНАЯ АРМИЯ. МЫ ДОКАЗАЛИ НЕ СЛОВАМИ, А ДЕЛОМ, ЧТО МЫ МОЖЕМ СОЗДАТЬ ЕЕ, ЧТО МЫ НАУЧИЛИСЬ УПРАВЛЯТЬ ЕЮ И ПОБЕЖДАТЬ КАПИТАЛИСТОВ... С КРЕПКОЙ КРАСНОЙ АРМИЕЙ МЫ НЕПОБЕДИМЫ.

В. И. ЛЕНИН.



Они сражались за Родину

С чувством огромной гордости отмечают годовщину Советской Армии весь наш народ, его Вооруженные Силы и Аэрофлот, в рядах которого — тысячи ветеранов Великой Отечественной войны, пересевших из кабин боевых самолетов за штурвалы лайнеров, бороздящих мирное небо Родины.

Много ветеранов войны в настоящее время трудится в предприятиях Уральского управления. Только по первому Свердловскому предприятию накануне 53-й годовщины Советской Армии награждены почетными грамотами 21 человек.

Среди них штурман ИЛ-18 Г. С. Чудинов, бортрадист И. С. Титов, командир корабля Н. М. Чухно, бортмеханик Л. И. Саламатов, кавалер нескольких боевых орденов С. Г. Брюханов и другие.

Сорока ветеранам войны, умножающим в мирные дни трудовую славу Родины, командование предприятия объявило благодарность.



К НОВЫМ РУБЕЖАМ

Профсоюзная жизнь

В Свердловске состоялся IV пленум Уральского теркома профсоюза авиаработников, на котором с докладом об итогах выполнения коллективных договоров и соглашений по охране труда за истекший год выступил начальник Уру ГА Н. А. Сидоренко.

Он сказал, что коллективы Уральского управления гражданской авиации досрочно, за 4 года и 8 месяцев, справились с заданиями восьмой пятилетки.

Эти успехи есть результат большой организаторской работы, проведенной профсоюзными организациями, хозяйственными руководителями под руководством партийных органов.

Внедрение научной организации труда, активизация рационализаторской и изобретательской работы, лучшее использование самолетно-моторного парка, улучшение

организации труда и производства, освоение новой техники, строительство и ввод новых современных аэровокзалов, оснащение действующих аэропортов, улучшение условий труда и быта явились основой для успешного выполнения пятилетнего плана.

Однако план 1970 года — завершающего года пятилетки — в целом по Уральскому управлению гражданской авиации по ряду основных и расчетных показателей выполнен неудовлетворительно, а Свердловским предприятием, на долю которого падает 50 процентов всего объема авиаперевозок управления, план не выполнен по всем основным показателям.

Пленум территориального комитета постановил предложить профсоюзным организациям, руководителям предприятий и организаций Уральского управления граждан-

ской авиации обеспечить безусловное выполнение в установленные сроки всех двусторонних обязательств по коллективным договорам на 1971 год, максимально повысить личную ответственность должностных лиц за порученное им выполнение конкретных обязательств, установить контроль за ходом выполнения коллективных договоров и соглашений по охране труда наравне с повседневным контролем за выполнением производственных планов.

Предложить комитетам профсоюзной организации расширить социалистическое соревнование за достоящую встречу XXIV съезда КПСС и досрочное выполнение планов 1971 года с высокими производственными показателями, обратив особое внимание на всемерное укрепление дисциплины, исполнительности, обеспечения безопасности полетов.

«ЗОЛОТОЕ РУНО» ЭКИПАЖА

— Ни у кого нет таких возможностей познать прекрасное, видеть интересное, расти духовно, как у нас, членов экипажа, и грех не воспользоваться ими — говорит бортмеханик самолета ИЛ-18 Виктор Антонович Ярошенко, когда зашла речь о работе экипажа и о роли командира самолета.

Командиры кораблей любого авиационного коллектива умеют руководить в полете работой всех членов экипажа и обслуживающего персонала. Без этого умения никто не мо-

жет быть поставлен на эту должность. Это требования наших авиационных законов. Почему же все-таки часть командиров кораблей безответственно руководит экипажем на земле, в рейсе, когда имеется свободное время? Почему члены его уходят из-под контроля

командира корабля и порой нарушают наши законы? Мы продолжаем разговор с Виктором Антоновичем. Я прошу рассказать, чем живет экипаж, как достигается сплетанность в воздухе, чем занят он в свободное от полетов время. Из этого рассказа встанет живая картина работы командира корабля Челябинского подразделения Александра Степановича Кауркина.

— Летаем мы вместе с марта прошлого года, состав экипажа почти не меняется. В него входят второй пилот В. И. Тюпышев, штурман А. З. Мазок, бортрадист И. И. Хаустов. Хорошие, знающие свое дело ребята. Любой наш рейс заканчивается разбором, где командир корабля дает оценку действий членов экипажа по каждому этапу полета.

Для нас рейс не заканчивается посадкой на своем или другом аэродроме. Экипаж всегда вместе. Смотришь на других: летают годы, а знают в городах только магазины да гостиницу. Сели — разбрелись, к отбою собрались. У нас не так. Прилетели, напри-

мер, в Киев. Впереди два свободных дня, собрался все вместе — и на Днепр, махнули на рыбалку. Снасти возим с собой.

У нас всегда чем-то занят свободное время. Любим послушать музыку.

Недавно задумали всем экипажем побывать в городе русской славы Севастополе. В сентябре прошлого года я, Александр Степанович и бортрадист Хаустов отпустили на рыбалке в одной компании. В этом году будем отдыхать на Урале. Дни рождения членов экипажа празднуем вместе. Даже покупки для проведения отпуска планируем коллективно.

Во всем этом организующая роль командира корабля.

Обратите внимание на фразу Виктора Антоновича: «У нас всегда чем-то занят свободное время». Как это важно — так распланировать его, чтобы каждый член экипажа чувствовал необходимость своего участия во всех делах.

Организация отдыха этого маленького коллектива совсем не пустяк, с ней нацелена дисциплина и безопасность полетов. Она как «золотое руно», которое удерживает экипаж от случайностей.

А как строите вы свою работу в экипаже, товарищи командиры кораблей?

В. БЕЛЯЙ, инспектор по безопасности движения Челябинского предприятия.



МОЛОДОЙ КОММУНИСТ

Во второе Свердловское предприятие Владимир Дмитриевич Сыропятов поступил после окончания Кременчугского вертолетного училища.

В прошлом году его приняли в партию, а нынче избрали членом партийного комитета объединенного авиапредприятия.

За время работы в коллективе Владимир Дмитриевич зарекомендовал себя грамотным пилотом и сейчас временно исполняет обязанности командира звена.

Молодой коммунист ведет большую общественную работу в коллективе. Пилоты его звена самостоятельно изучают философию, Владимир Дмитриевич является консультантом по диалектическому материализму.

Посещения Дома политического просвещения, где проводятся занятия по диалектическому материализму, помогают молодому пропа-

гандисту правильно построить политическую самостоятельность, пилоты выступают на семинарах.

Каждый коммунист его звена два-три раза в месяц выступает с политинформациями, нацеливая коллектив на досрочное выполнение предсезонных обязательств.

ПО СЛЕДАМ НАШИХ ВЫСТУПЛЕНИЙ

«ЗАМКНУТЫЙ КРУГ»

Под таким заголовком в газете «Авиатор Урала» были опубликованы материалы рейда. В них говорилось о неудовлетворительной организации досуга авиаработников Свердловского предприятия.

Как нам сообщили секретари парткома В. Г. Руденко, факты подтвердились. Материалы рейда обсуждались на заседании партийного комитета предприятия.

С начала января профком договорился с администрацией Белоярской атомной станции об аренде помещения на их базе отдыха. Там уже обывало свыше 150 авиаработников.



Установлен новый распорядок рабочего дня спортбазы в авиагородке.

Для эксплуатации в пионерском лагере водопроводной сети зимой, — пишет В. Г. Руденко, — требуются значительные средства. Целесообразнее вести строительные работы на кооперативных началах. А это компетенция теркома и управления.

Редакция не согласна с заявлением В. Г. Руденко. Это не решение вопроса, скорее всего руководители предприятия снимают с себя ответственность и перекладывают ее на плечи других. Что же конкретно собираются делать они сами?

Главное — безопасность полетов

ИСТОКИ ЛЕТНОЙ ВЫУЧКИ

Летная подготовка экипажей — важнейшее условие обеспечения безопасности полетов. Это предьявляет повышенные требования командному составу, который, кроме общих обязанностей руководителей коллективов, должен иметь высокую летно-методическую подготовку.

Сейчас одного личного практического опыта в обучении пилотов явно не достаточно. Летному командиру нужны глубокие и разносторонние знания. В нашем подразделении большое внимание уделяется подбору, расстановке и воспитанию руководящих кадров. Практика работы подсказывает: где командир летного коллектива на своем месте и пользуется авторитетом, там спорится дело, выполняется план и нет отступлений от документов, регламентирующих работу.

Авторитет командира с небом не сваливается и даром не дается. Он складывается из уважения, признания превосходства в опыте, знаниях и профессиональном мастерстве.

Много сведений молодой летчик черпает из книг и документов во время самостоятельной

подготовки, но в устах командира сухие факты книжной премудрости обретают живую душу. Они воспринимаются иначе, звучат по-другому, особенно если устный рассказ окрашен личными ощущениями, насыщен фактами, которые командир сам пережил или о которых известно из опыта других летчиков.

Командир должен знать основные методы и формы летного обучения, применяемые на земле и в полетах, их достоинства и недостатки. Правильное решение этого вопроса, мне, кажется, во многом зависит от структуры работы в подразделении. Мне, как командиру подразделения, прежде всего приходится отвечать за подготовку командиров летных коллективов и их заместителей. Те, в свою очередь, занимаются обучением командиров звеньев, а они — непосредственно с летным составом своего звена.

При такой организации и контроле мы добиваемся желаемых результатов. На каждое полугодие составляется тематический план методических занятий с командным составом. Два сем-

нара в месяц обязательно по практике воспитательной работы провожу сам. На методические занятия приглашается весь командный состав подразделения, пилоты-инструкторы, кандидаты на командную должность. Кроме того, постоянно действует семинар с командирами самолетов и пилотами-инструкторами.

Руководители летных коллективов проводят одно методическое занятие в месяц со своими заместителями и командирами звеньев и семинар с летным составом. В зависимости от обстоятельств последние, исходя из плана работы, организуют занятия с рядовыми пилотами. Таким образом, на протяжении месяца идет учеба командных и летных кадров подразделения.

Большое значение мы придаем планированию работы на день. На десятиминутном совещании каждый командир докладывает об итогах работы за минувший день и сообщает план на сегодняшние сутки. Здесь же вносятся коррективы и даются дополнительные указания, рабочее время используется плодотворнее.

ЛЕНИНГРАДСКИЕ ВСТРЕЧИ

Молодые авиаторы Брепта собрали средства на памятник тем, кто в первые дни войны защищал небо над легендарной крепостью.

Поиски новых свидетельств героизма, походы по местам боев, встречи с ветеранами труда и бывшими фронтовиками, фестивали — все это соприкосновение юности с историей. О сокровенных с ней встречах рассказывали секретари комсомольских организаций авиапредприятий на семинаре в Ленинграде.

Мы беседуем с директором Дворца культуры Борисом Львовичем Вальковичем. Почти каждый участник актива обратил внимание на стенды Героев Советского Союза, работающих в предприятии, на фотографии почетных гостей ленинградских авиаторов. Во Дворец культуры приезжали первый комиссар крейсера «Аврора» Бельшев, бывший разведчик Чапаевской дивизии Воронов, сын Володарского, соратники Кирова, здесь чествовали ветеранов ленинградской гвардии, летчиков гражданской авиации Загорского и Захарова, партийный стаж которых полвека.

— Нам говорят: в Ленинграде каждый камень — памятник, каждый дом — история. Попробовали, мол, в другом городе, где нет таких возможностей. Не согласен, — словно предвидя

возражения, доказывает Борис Львович. — В любом местечке живут интересные люди, борющиеся против белогвардейцев и фашизма. Их только надо найти. А ведь порой бывает, что лучших людей даже своего предприятия мы не знаем.

Признаться, Валькович прав. Те немногие, которые у нас есть, редко еще устраивают встречи молодежи с участниками войны и ветеранами производства.

Участники семинара были приглашены клубом интересных встреч на очередной вечер «Боевые знамена воинской доблести». Нам всем пришлось убедиться не в пользе их — в этом не может быть сомнения, а в необходимости их проведения, в огромном их эмоциональном воздействии.

О доблести советского оружия напоминали боевые знамена, овеянные славой крейсера «Аврора», крепости Орешек, подводной лодки М-179, уральцев в аэропорту.

4-го гвардейского авиационного полка.

В нашей литературе мало рассказано о боевых полетах летчиков бомбардировочной авиации в первые дни войны на Берлин. Поэтому понятно, с каким интересом мы слушали дважды Героя Советского Союза генерал-майора авиации в отставке Е. П. Федорова, организатора полетов. Первую бомбардировку (Продолжение на 4 стр.)

НА СНИМКЕ: встреча уральцев в аэропорту.



Привет участникам всесоюзного совещания комсомольских работников аэрофлота!

За строкой проекта

Директив
ВЛАДИМИР АЛЕКСЕЕВИЧ
УДАРНИК КОМУНИСТИЧЕСКОГО ТРУДА,
БРИГАДИР БРИГАДЫ ДИФЕНТАЦИИ АВИАДВИГАТЕЛЕЙ СВЕРДЛОВСКОГО АВИАРЕМ-ПРЕДПРИЯТИЯ:

Читай проект Директив, нельзя не задуматься о том, какие большие задачи намечены партией на пятилетие. В основном, за счет



ПРОГРАММА ДЕЙСТВИЙ

роста производительности труда возрастает национальный доход государства, а это значит, что каждый из нас должен работать особенно хорошо, с еще большей самоотдачей, искать и максимально использовать резервы производства.

Мы дефектуем двигатели. Стоит только кому-то из нас пропустить небольшой дефект, и качество ремонта сразу снизится, двигатель раньше времени вернется обратно на завод. Намется, мелочь, а эта мелочь увеличивает часы работы, налет самолета, экономит труд наших рабочих.

Теперь, вчитываясь в проект Директив, каждый из нас должен понять, и осмыслить свои обязанности и выполнить их как можно лучше. Проект Директив — это программа действий для каждого советского человека.



С КАЖИТЕ: где и когда связующая нить времен и поколений была такой живой и прочной, как у советских людей? Отцы передали детям астафету традиций, рожденных в незабываемом семнадцатом, растили наследников равных себе в дерзаниях, доблести и славе.

Юность береняла у старших убежденность и веру в торжество правды, взяв ответственность вырвать у забвения имена героев, беззаветно служивших Отчизне.

Девиз поиска — «никто не забыт и ничто не забыто», поиска судеб удивительных и прекрасных.

После каждого похода по местам боевой славы отцов безымянные могилы обретают имена.

На бывшем фронтовом аэродроме под горячим южным солнцем возвышается обелиск, этот памятник военным летчикам сделан комсомольцами Симферопольского аэропорта.

В станции Бриньковской и авиагородке Кольцово установлены бюсты летчику-испытателю Григорию Вахчиванджи. Они — дань уважения свердловских пилотов подвигу отважного человека, открывавшего пути в неведомое.

СОБЫТИЯ ФАКТЫ

В РЕДАКЦИЮ ПОСТУПИЛО ПИСЬМО ОТ РАБОТНИКА ОТДЕЛА ПЕРЕВОЗОК АРТЕМОВСКОГО АЭРОПОРТА Е. В. МИЛОВАНОВОЙ.

«ПО СПЕЦИАЛЬНОСТИ Я МЕТЕОРОЛОГ, — ПИШЕТ ТОВАРИЩ МИЛОВАНОВА, — И ВИЖУ, ЧТО АМСГ АРТЕМОВСК НЕ ВЫПОЛНЯЕТ ТЕХ ТРЕБОВАНИЙ, КОТОРЫЕ НУЖНЫ

КАК «ПОТЕРЯЛСЯ» ПРОГНОЗ...

ДЛЯ СВОЕВРЕМЕННОГО ВЫЛЕТА САМОЛЕТА».

Далее она приводит конкретный пример. 28 января из Артемовского аэропорта был назначен вылет двух самолетов на 07 часов по московскому времени. Прогноз из Утуса поступил в 06 часов 40 минут, только после этого метеорологи назвали «раскачку», побегали выпускать шар-пилот для определения фактической погоды.

Тов. Милованова предлагает заблаговременно выпускать шар-пилот, а в блан-

не фактическую погоду вписывать за 30 минут до вылета. Кроме того, Утус должен, по ее мнению, одновременно с прогнозом погоды по маршруту давать свою фактическую погоду на ближайшее время к вылету самолета.

Редакция познакомилась с письмом тов. Миловановой специалистов управления и работников радиобюро аэропорта Утуса.

Во-первых, наставления по метеобеспечению ГА следует строго выполнять. Во-вторых, с конкретными

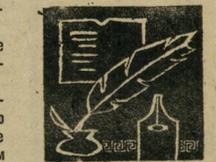
фантами, указанными в письме, нельзя согласиться. Утусский аэропорт передает прогнозы погоды по заявке техника-синоптика Артемовского аэропорта, в частности, 28 января прогноз был передан в 06.09 минут, а фактическая погода — в 06.01 минуту.

Уместно спросить, где находился утусский прогноз в течение полета?

Что же касается предложения тов. Миловановой о заблаговременном выпуске шар-пилота, то раньше чем с наступлением светлого

Вы нам писали

В. РЫБИН, ст. инженер-инспектор по метеобеспечению полетов.



Главное — безопасность полетов

вычку записывать в памятную книжку факты, замечания, ошибки пилотов, систематизируя их по разделам. Готовясь к очередным занятиям, он обращается к своей «коллекции» и всегда находит в ней подходящие для темы примеры. Понятно, что иллюстрация фактами не является самоцелью, но удачный пример придает убедительность указаниям и рекомендациям командира.

Положительные результаты в обучении и воспитании командного состава и летчиков подразделения не были бы столь реальны, если бы мы не ощущали большую поддержку партийной организации, которую возглавляет командир самолета А. П. Новик. Достаточно сказать, что на партбюро в прошлом году был заслушан весь командный состав и группа командиров самолетов о проведении воспитательной работы с пилотами. Усилия партийной организации и командования подразделения не пропали даром. Снизилось число высканций, улучшилась дисциплина труда. Созданы все условия для того, чтобы наше подразделение работало без летных происшествий.

А. НЕЧАЕВ, командир Курганского летного подразделения.

(Окончание. Нач. на 3 стр.)

Берлина фашисты приписали английской авиации, тогда летчики взяли с собой газеты «Правда», «Комсомолку» и листовки, написанные Ильей Эренбургом, в которых было всего три слова: «Сала не будет». Достойный ответ фашистам, мечтавшим о русском хлебе и украинском сале, грабив-

ЛЕНИНГРАДСКИЕ ВСТРЕЧИ

шим нашу страну.

Судьба бывшего летчика-истребителя Героя Советского Союза Л. Г. Белоусова стоит того, чтобы о ней напомнили. Это — человек-легенда. Он получил сильные ожоги в боях под Халхин-Голом. Не успел в

госпитале залечить раны, как началась финская война, и он отправляется на фронт. Летал в маске. Об этом узнает секретарь Ленинградского обкома Жданов. «Немедленно в госпиталь», — приказывает он.

22 июня 1941 года застало Белоусова в больничной палате. Лечение снова прервано. Новое несчастье обрушилось на него. В одном из воздушных боев летчика тяжело ранило в ноги. Началась гангрена. Чтобы сохранить жизнь Белоусову, ампутировали ноги. Несмотря на запреты врачей, он возвращается в

строй, в свой боевой полк. — У меня часто спрашивают, — говорит Леонид Григорьевич, — что дало мне силы снова летать и сражаться с фашистами. Побывайте на Пискаревском кладбище: Вы поймете — иначе я поступить не мог.

Мы побывали там на следующий день. Город мертвых. На Пискаревском кладбище похоронено четыреста тысяч ленинградцев. Наш экскурсовод тихо проронила: «В дни блокады в Ленинграде были созданы пункты по приему трупов». Это

звучит сейчас дико и жутко. Так было. Но так не должно быть. Никогда.

Писатель — боец Аркадий Гайдар в маленькой, светлой и доброй повести о двух мальчишках оставил нам, живущим, завещание, всем, кто как и он, выполнил свой долг солдата: надо честно жить, много трудиться, крепко любить и беречь эту огромную землю, которая зовется Советской страной.

Н. МАСЛОВА.

Ленинград — Свердловск.



Нам

пишут

ЛЕТЧИКИ

НА ЛЫЖНЕ

Представители летно-подъемного состава Свердловского объединенного авиапредприятия провели соревнования по лыжам между экипажами. Участвовало 68 человек.

В первом авиакolleктиве победу одержал Александр Латышев. Пять километров он прошел за 21 минуту 23 секунды, во втором авиакolleктиве забег выиграл командир Сергей Усов с результатом 19 минут 33 секунды, в третьем авиакolleктиве первенствовал бортмеханик Петр Куцевалов. Он прошел дистанцию за 17 минут 35 секунд.

В. СИНЦОВ.

На приз

имени

Бахчиванджи

На днях в аэропорту Кольцово в четвертый раз была проведена традиционная лыжная эстафета на приз имени Г. Я. Бахчиванджи. В этом году в соревнованиях приняло участие рекордное количество команд — 12.

Второй год подряд первенство отстояли спортсмены летного подразделения. На втором месте — служба перевозок, тройку призеров замыкают лыжники БАО.

З. БУРЦЕВА.

Вчера страна праздновала 53-ю годовщину Советской Армии. Сегодня мы рассказываем о ветеране войны, кавалере двух орденов Ленина, в прошлом летчике-истребителе Константине Петровиче Потапове. Сейчас он — командир звена вертолетов аэропорта Уктус.

ГДЕ-ТО далеко за горизонтом, может, под Киевом или еще дальше, громыхала гроза. На светлеющем небе вспыхивали зарницы, долетали глухие, далекие раскаты грома. «Вот и ладно, — подумал Константин, — все равно сегодня отдыхаем, полетов не будет». — И устроился поудобней, чтобы еще немного поспать.

Вскоре курсанты, поднятые по тревоге, толпились у штаба, с тревогой поглядывали на небо. Никто еще не знал, что случилось, чьи самолеты бомбят город, станцию и склады.

Так встретил войну Константин Петрович Потапов, младший лейтенант авиации. Было ему тогда двадцать три года, и никто не знал, да и не мог знать, что готовит ему война тяжелейшие испытания, какие может только человек перенести.

Боевые вылеты начались с первого дня войны. Прикрывали железнодорожные узлы, склады, вылетали на перехват бомбардировщиков, прикрывали отступающие войска. Его маленький И-16 возвращался на аэродром только для заправки. Вылететь? Да кто их считал тогда! «Закончил программу по слепой, высотной и ночной подготовке. Имеет 250 боевых вылетов, провел 50 воздушных боев, сбил десять самолетов противника» — так рассказывают о том времени лаконичные строки характеристики.

К концу года фронт переместился на восток. Районом боевых действий стали Изюм, Лозовая, Барвенково. Все ожесточеннее стали схватки в воздухе. Маленькие И-16, проигрывавшие в скорости фашистским истребителям, смело бросались на численно превосходящего врага, и не всегда победа доставалась противнику. «Воевать не числом, а умением» — требовали командиры.

— Однажды под Воронежем вылетели мы на перехват бомбардировщикам, — рассказывает Константин Петрович. — Погода благоприятствовала — облачно было. Подходим, «юнкеров» штук сорок, а над ними истребители крутятся. Вот мы и решили использо-

вать обстановку. Ударим — и в облако. Выскиваем уже с другого — и снова открываем огонь. Один «юнкерс» загорелся, остальные бомбы сбросили кто где — паника поднялась, строй рассыпался, думали, наверно, что нас много. Когда истребители опомни-

лись, боевая задача была уже выполнена.

Начался бой. Двенадцать фашистов — и нас двое. Напарника моего подбили, и он ушел к земле. Отвалила и шестерка фашистов. Решили видно, что тут им делать нечего — шестером управятся. Крутился я как мог. Огрызаюсь, а сам все в сторону аэродрома тяну — горячее на исходе, да и боекомплект тоже. Вот и аэродром. Садиться не дают. Озверели фашисты — шестером не могли с одним справиться. Хотел оторваться, жму во всю силу — смотрю, догоняет один. Ближе, ближе. Сейчас, думаю, бить начнет — они открывали огонь обычно метров со ста пятидесяти. Тогда я резко савил скорость, и когда машины сравнялись, рубанул винтом по хвосту. Фашист рухнул вниз и взорвался тут же, на нашем аэродроме.

Машину затрясло. Еле развернулся и посадил. Вот и все.

Константин Петрович забыл добавить, что после страшного нервного напряжения он не мог самостоятельно выбраться из машины, что тут же, на аэродроме, с блистательной боевой победой его поздравил генерал, что за этот подвиг он был представлен к ордену Ленина, что это был первый и единственный таран в небе Воронежа в истории Великой Отечественной войны.

Через несколько месяцев он повторит свой подвиг, но

И ОСТАЛСЯ В ЖИВЫХ

шестов. На маленьком По-2 Константин Петрович, тогда уже капитан, командир эскадрильи, летел к месту падения подбитого самолета эскадрильи и неожиданно обнаружил, что за ним гонится вражеский бомбардировщик. Фашисты любили перехватывать По-2. Эти беззащитные, легкие самолеты перевозили командиров, секретную почту, были курьерами действующей армии, и за каждый сбитый самолет фашисты получали награды.

Выход был один — лавировать, маскируясь в складках местности, как выражаются профессиональные военные. И юркий По-2 крутился по степи, нырял в балки, бугорки, овраги. Тяжелый «дарниель-215» не мог угнаться за увертливой машиной, а Константин Петрович снова и снова нырял в овраг, разворачивался и опять уходил из-под огня под его спасительный обрыв. «Дарниель», в ярости, тоже погнался за ним в овраг и, не успев увернуться, врезался в противоположную стенку оврага. Долго шутили после этого летчики эскадрильи — умелому, мол, и стены помогают.

После разгрома фашистов под Сталинградом особенно упорные бои завязались под Курском. В бой вступали иногда целые полки. В небе появилась отборная дивизия фашистских асов — для укрепления фронта фашисты бросили лучшие силы.

В одном из таких боев

Потапова засекли как ведущего эскадрильи. Началась охота. Фашисты часто применяли эту тактику: главное — сбить командира, с ведомыми справиться легче. Улучив момент, когда прикрывавший командира самолет немного отстал, они подбили машину К. П. Потапова.

«Як» задымил. Отвалилась, упала на колени при- борная доска, загорелся

комбинезон, парашют. Пламя било в лицо — через разбитый колпак ветер раздувал пожар. Прямо по курсу мелькнул силуэт фашистского бомбардировщика. «Не уйдешь, гад, — крикнул Константин Петрович. — Бросил машину в черный фюзеляж «мессершмитта» и слабеющей рукой дернул кольцо парашюта. «А, все равно, — мелькнула мысль, — стропы перегорели, — и потерял сознание.

Бойцы с земли видели, как над нейтральной полосой горящий «Як» таранил, фашистский истребитель, как рассыпался в воздухе два самолета и высоко над землей затрепетало облако парашюта. Они знали, что пилот приземлился где-то недалеко за линией фронта, провели танковую разведку боем, но никого не нашли. Остался только окровавленный парашют.

В тот же день командир полка подпisał два документа: ходатайство о награждении (посмертно) вторым орденом Ленина командира эскадрильи капитана Константина Петровича Потапова и похоронную родным, в деревню Фурсово, Большерявенского района Рязанской области. Было это восьмого мая 1943 года.

С этого дня для Константина Петровича Потапова

начались кошмарные месяцы плена. Обгоревшего, окровавленного его нашли в овраге немецкие солдаты. Допросы, пытки. Избивали так, что терял сознание. Волочки в камеру, обливали водой. Утром все начиналось сначала. А потом — поезд с решетками, колючей проволокой, и наконец, концлагерь в Польше, в Лодзи. Там немного окреп, помогал товарищи, пока болел. Молодость, природная выносливость помогли встать на ноги. Через месяц он уже мечтал о победе.

Ночью залезали под пол, копали нишу. Работали иногда всю ночь, а утром — снова на плац. Фашисты издевались, делали все, что только могло прийти в голову отъявленному сади-сту. Вешали пленного, и приказывали: равняйся. Стояли час, два без движения. Или заранее объявляли, что расстреливают каждого третьего и начинали переключку. Третий, как правило, не отзывался, тогда его избивали, травили собаками. Утром много времени занимали «физзарядка» и «умывание». Эсэсовцы выстраивались у дверей барака в две шеренги и каждого выходившего били прикладами — в спину, голову, куда придется, а в конце шеренги эсэсовец «умывал» по лицу тяжелым, наполненным водой шлангом.

Шли дни. Вскоре подкол был готов. Бежать решили влятером. В случае неудачи — смерть. Вылезли. Прилегали в бурьяне — ждали, пока пройдет патруль. Патруль провалился в их траншею — не выдержала «крыша». Беглецов поймали. Избивали, травили собаками. Протыкали штыками руки, ноги. Вечером повесили — заковали руки и ноги в кандалы, пропустили подмышками веревку и оставили. Надеялись, что умрут сами. Некоторые умерли, но Потапов выжил.

И. БУРКО.

(Окончание следует).



г. Свердловск, И-20,

Аэропорт Уктус.

22-05-21, доб. 1-96, 1-61

Редактор В. С. ГУРИН.

НС 15079. Заказ № 3316.

Тип. изд-ва «Уральский рабочий», Свердловск, проспект Ленина, № 49.

