

# ЗНАМЯ КОММУНИЗМА

ОРГАН АНГАРСКОГО  
ГОРКОМА КПСС  
И ГОРОДСКОГО СВЕТА  
ДЕПУТАТОВ ТРУДЯЩИХСЯ

ГОД ИЗДАНИЯ  
17-й

№ 160 (3393)

СУББОТА, 17 августа 1968 г.

Цена 2 коп.

Адрес редакции: пр. Карла Маркса, 41.

## ВСЕ ВЫШЕ И ВЫШЕ

18 АВГУСТА — ДЕНЬ ВОЗДУШНОГО ФЛОТА СССР

В СОВЕТСКОЙ стране стало традицией ежегодно 18 августа торжественно отмечать День Воздушного Флота СССР. Этот праздник был установлен 35 лет тому назад как день всенародного осмотра достижений в области развития авиации Советского Союза.

Большой и славный путь прошел Советский Воздушный Флот, основы которого были заложены еще В. И. Лениным. Особенно важная роль выпала на его долю в годы Великой Отечественной войны. В ожесточенной борьбе с гитлеровскими полчищами сила ударов советской авиации по врагу нарастала от сражения к сражению. Если в контрастную линию под Москвой участвовало немногим более 1000 советских самолетов, то в битве под Курском — уже до 5000, в Белорусской операции — около 6000, в сражении за Берлин — 8300.

Советские летчики оказали эффективную помощь партизанам. Дальняя авиация и Гражданский воздушный флот доставили народным мстителям около 17 тысяч тонн боеприпасов, вооружения, продовольствия, медикаментов и различных грузов первой необходимости, перевезли по воздуху свыше 83 тысячи партизан. Значительную помощь советская авиация оказала национально-освободительным силам Югославии, Польши, Албании и других стран. Всего за годы войны Гражданским воздушным флотом перевезено 2.300 тысяч человек и до 300 тысяч тонн военных грузов.

О блестящих победах советской авиации в войне свидетельствует высокая оценка боевой деятельности ее личного состава. За героизм, отвагу и мужество 60 процентов авиационных частей и соединений были награждены орденами Советского Союза, две трети получили почетные наименования, более одной трети удостоены звания гвардейских. Около 200 тысяч авиаторов награждены орденами и медалями, 2.420 удостоены звания Героя Советского Союза, 65 из них отмечены второй Золотой Звездой.

Советская авиация стала реактивной, сверхзвуковой, ракетной. Если скорость полета самолетов с поршневыми двигателями не превышала 500—700 километров в час, а

высота — 10—12 тысяч метров, то современные реактивные самолеты развивают скорость до 3000 километров в час и достигают высот, превышающих 30.000 метров. Современная авиация в широких масштабах оснащена разнообразной электронной техникой и автоматизированными системами управления, ядерным оружием различной мощности.

Советская дальняя авиация во взаимодействии с Ракетными войсками стратегического назначения и Военно-Морским Флотом способна наносить эффективные удары по объектам противника как на суше, так и в океанских просторах, находящихся на значительном удалении от границ СССР. Этот род авиации обладает всеми возможностями для ведения боевых действий в глобальном масштабе.

Мощь авиации Вооруженных Сил СССР, отличная боевая выучка воинов-авиаторов были ярко продемонстрированы на учениях «Днепр» осенью прошлого года и других крупных учениях. Эти учения — не только хорошая школа боевого мастера. Они показали готовность и способность Советской армии и авиации дать сокрушительный отпор любому агрессору.

Достижения в развитии Военно-Воздушных Сил СССР — это результат постоянной работы КПСС и Советского правительства, упорного самоотверженного труда ученых, конструкторов, инженеров, техников и рабочих. Неотъемлемый вклад в создание первоклассной авиационной техники внесли коллективы конструкторских бюро, которые возглавляют А. Н. Туполев, О. К. Антонов, Г. М. Бериев, С. В. Ильюшин, Н. Д. Кузнецов, А. М. Люлька, С. А. Микоян, М. Л. Миль, П. О. Сухой, К. С. Туманский, А. С. Яковлев и другие талантливые творцы самолетов и двигателей.

Советские авиационные конструкторы имеют замечательных помощников. Я имею в виду летчиков-испытателей. Их мужественный труд, требующий высочайшего мастерства, нередко связан с риском для жизни. Исключительно много сделали для создания и развития авиационной техники заслуженные летчики-испытатели СССР С. А. Микоян, А. П. Молотков, П. Ф. Кабрелов,

Ю. В. Сухов, П. И. Шишов, И. К. Говчаров, заслуженные штурманы-испытатели СССР Б. Е. Калиновский, Н. К. Полетаев и многие другие.

Советская авиация стала колыбелью космонавтики. Из среды авиаторов вышли первые покорители космоса Ю. А. Гагарин, Г. С. Титов, А. Г. Николаев, П. Р. Попович, В. Ф. Быковский, В. М. Комаров, П. И. Беляев, А. А. Леонов. Авиационная подготовка помогла совершить звездные рейсы и первой в мире женщине-космонавту В. В. Николаевой-Терешковой и космонавтам ученому К. П. Феоктистову и врачу Б. Б. Егорову.

Революция в военном деле изменила облик Военно-Воздушных Сил. Но какими бы совершенными и мощными ни были оружие и техника, главным силой, повелителем всех технических средств был и остается человек. От него — летчика, штурмана, техника, от каждого воздушного боя будет зависеть и эффективность применения любого вида оружия, и исход каждого полета, пуска ракеты и бомбометания. Это значит, что у повелителей такого оружия должны быть хорошо развиты политические, боевые и морально-психологические качества. Важно отме-

тить и то обстоятельство, что большинство командиров и политработников советской авиации сами умело владеют боевой техникой, по праву носят звание летчиков или штурманов первого и второго класса.

Значительный вклад в развитие советской авиации вносит Краснознаменное Добровольное общество содействия армии, авиации и флоту. Его многолетняя патриотическая деятельность высоко оценивается советскими людьми и является значительным образцом нерушимого единства армии и народа. В клубах, кружках и на курсах ДОСААФ ежегодно готовятся тысячи специалистов, нужных Вооруженным Силам и народному хозяйству. В настоящее время каждый четвертый юноша, призванный в армию, имеет военнотехническую специальность.

Советский народ подарком гордится своим воздушным флотом, своими Военно-Воздушными Силами. Он знает: небо Страны Советов в других социалистических государствах надежно защищено от любых посягательств воинствующего империализма.

Николай СКРИПКО,  
Маршал Авиации,  
(АПН).



На зеленом поле стоит готовый к взлету новый самолет (на снимке). Создан он в конструкторском бюро под руководством Г. М. Бериева и предназначен для обслуживания местных авиатрасс. В салоне 14 кресел для пассажиров. Газотурбинная машина имеет два мощных двигателя и развивает крейсерскую скорость — 480 километров в час. За счет повышенной энергоэффективности шасси с шинами низкого давления и малой удельной нагрузки самолет может эксплуатироваться на грунтовых площадках с длиной летного поля 600 метров.

Комплекс современных пилотажно-навигационных и радиоприборов обеспечит полеты в сложных метеорологических условиях днем и ночью.

Фотохроника ТАСС.

### ВЫБОРЫ ПО-АМЕРИКАНСКИ

НЬЮ-ЙОРК. (ТАСС). Американская печать предсказывает, что избирательная кампания в этом году будет самой дорогостоящей за всю историю Соединенных Штатов. Как сообщает журнал «Юнайтед Стейтс нью энд Уорлд Репорт», расходы по выдвижению кандидатов на пост президента и вице-президента, а затем на их избрание достигнут в этом году 50 млн. долларов.

На борьбу за каждое место в сенате может потребоваться не менее миллиона долларов. Борьба за пост губернатора штата может обойтись еще дороже. На ведение кампании за избрание в члены палаты представителей конгресса нужно иметь не менее 50 тысяч долларов.

Откуда поступают миллионы долларов на ведение избирательной кампании в США? Журнал без обиняков пишет по этому поводу: «Каждый республиканский и демократический претендент на выдвижение его кандидатуры в президенты обращается за помощью к финансистам».

## АНГАРСКИЕ ШВЕЙНИКИ — ПОБЕДИТЕЛИ

По итогам Всесоюзного социалистического соревнования за второй квартал коллегия Министерства легкой промышленности СССР и ЦК профсоюза текстильной и легкой промышленности присудили третье место и денежную премию Ангарской швейной фабрике. Коллектив фабрики успешно справился с планом полугодия, план по реализации продукции выполнен на 111,3 процента. Выпущено сверх плана первым сортом четыре тысячи изделий, то есть на один процент выше плановых показателей.

Среди цехов впереди идут коллективы второго швейного цеха (начальник т. Музыченко) и четвертого (начальник т. Гуляева), раскройного цеха (начальник т. Шевченко). По своим показателям среди лучших бригады М Волхонской и В Алексеевой из второго цеха.

Сейчас коллектив швейников активно включился во всесоюзный смотр культуры производства, разработан план мероприятий, объявлен конкурс на лучший цех по эстетике производства.

## ПЯТИЛЕТКУ — ДОСРОЧНО

### ЭТО ВЫГОДНО

ВЛАДИМИР. (ТАСС). Девять миллионов рублей могут сберечь колхозы и совхозы России, используя опыт владимирцев по круглогодичному ремонту сельскохозяйственной техники. Такая экономия равносильна вводу в строй нескольких новых заводов по производству запасных частей.

Десять мастеровского объединения «Сельхозтехника» на 34 процента увеличили объем услуг колхозам и совхозам. Это достигнуто за счет специализации каждой из них на ремонте машин определенных марок.

Но дело не только в одной специализации. В области составлен годовой график ремонта всех тракторов, имеющихся в хозяйствах. Подходящее время — сдавать машину в мастерские.

А как же в период сельскохозяйственных работ, когда каждый трактор на счету? Выход был найден: треста тракторов обменного фонда позволяют в один-два дня заменить любой уходящий из хозяйства на очередное «лечение».

### СНОВА «ЖАРКОЕ ЛЕТО»

ВАШИНГТОН. (ТАСС). Из различных точек Соединенных Штатов телеграммы ежедневно отступают телеграммы с пометкой «Молния», в которых с тревогой сообщается о новых «расовых взрывах» в ветряных краях гетто, жертвах полицейского насилия, о нарушениях «закононости и порядка».

Волна гнева прокатилась за

последние дни по окрестностям Чикаго, вспыхнула в крупном индустриальном Кливленде, прошла по трущобам Нью-Йорка, захватила штаты Пенсильвания, Арканзас, Висконсин, Миссури.

С самого начала нынешнего года волнения принимают характер вооруженных столкновений негритянского населения с блюстителями порядка.

СТАСТАЙПНОЙ — ЛЕНТЫ



# НОВОЙ ТЕХНИКЕ—ЗЕЛЕНУЮ УЛИЦУ

**ВАЖНЫЙ** вопрос обсуждали на заседании партийного комитета управления строительства — «О ходе внедрения новой техники, механизации и автоматизации производственных процессов на предприятиях управления производственных предприятий». Положил об этом на заседании парткома главный инженер УПП В. В. Степаненко.

Перспективный план развития и модернизация предприятия составлен в УПП давно, составлены и технико-экономические показатели, пятилетний перспективный план внедрения новой техники тоже есть и по управлению в целом, и по предприятиям УПП. Последний состоит из 24 мероприятий. И надо сказать, что 20 из них выполнены и четыре

находятся в стадии выполнения. Однако на заседании парткома руководство УПП подвергли справедливой критике. До сих пор на предприятии не решена задача комплексной поставки железобетонных изделий. На многих трудоемких процессах производства здесь преобладает ручной труд: на заводах железобетонных изде-

лий до 40 процентов, на ДОКах, в стальной цехе—до 38 процентов, в лесопилении—до 68, на кирпичных заводах—до 70 процентов. Оттого так велика текучесть кадров. Характерный пример: за полгода текущего года принято на работу по управлению 999 человек, а уволено 1334. Большим недостатком в работе предприятия является то,

что до сих пор главным направлением здесь считается выполнение плана по валовой продукции в ущерб комплексной поставке железобетонных изделий. А партийный комитет УПП до сих пор не дал такого положения дел принципиальной оценки. По обсуждаемому вопросу принято постановление.

## ЗА ВЫСОКУЮ КУЛЬТУРУ ПРОИЗВОДСТВА

На днях в малом зале Дворца культуры нефтехимиков собрались рабочие и инженерно-технические работники завода товаров народного потребления нефтехимкомбината, чтобы обсудить участие завода во всесоюзном общественном смотре по культуре производства, посвященном 100-летию со дня рождения В. И. Ленина.

С докладом о состоянии культуры производства и техники безопасности на заводе выступил начальник производственно-технического отдела г. Воробьев И. М. За семь месяцев текущего года на заводе сделано многое: разработан и большей частью выполнен план оргтехмероприятий, усилен контроль за работой в ночное время, активизировалась работа заводских и цеховых комиссий, улучшилось оформление наглядной агитации в цехах.

В течение первого полугодия на заводе было обучено на курсах повышения квалификации 185 человек, 26 повысили разряды или освоили вторые профессии, 59 инженерно-технических работников повысили квалификацию на экономических курсах.

Новое широко шагает в жизнь. Так и на нашем заводе почти во всех цехах, где это возможно, установлены лампы дневного света, есть горячая и газированная вода, оборудованы гардеробные, выделены комнаты для приема пищи.

И все-таки в работе коллектива еще много недостатков, много трудностей. Вот об этом и путях устранения их и говорили выступавшие на собрании партийно-хозяйственного актива. В заключение участники собрания единодушно решили всем коллективом включиться в общественный смотр по культуре производства. Намечено в первую очередь провести субботники и рейды по наведению чистоты и порядка в цехах и на территории, наладить работу общественных инспекторов и дежурных по технике безопасности, разработать и выполнить в срок мероприятия, направленные на улучшение культуры производства.

В адрес управления комбината высказывалась просьба—быстрее перевести оборудование цехов из малоприспособленных помещений в пустующий объект 27, заасфальтировать дороги и подъезды к цеху № 139. Эти наиболее эффективные мероприятия позволят резко улучшить культуру производства и условия труда.

И. КОНСТАНТИНОВА, лаборантка завода.



Ритмично работает в течение этого года коллектив Ангарского холодильника. За прошедшие месяцы производительность труда составляет 110 процентов. Одним из лучших коллективов холодильника является цех мороженого. Выполнение плана по этому цеху за второй квартал составило 110,3 процента.

Много лет трудится в цехе мороженого лекарь Александра Яковлевна Лохматова. Выпекшая ею продукция всегда высокого качества. Она ударник коммунистического труда.

На снимке: А. Лохматова.

Фото А. ХАМЗИНА.

### СЕГОДНЯ НА СТРОИТЕЛЬСТВЕ ШКОЛ

## ЗА МИНУТУ ДО ЗВОНКА

У отделочников четвертого участка СМУ-5 сейчас горячие дни. Пять бригад отделочников, штукатуров и плотников штурмуют сданы в эксплуатацию школы в одиннадцати микрорайоне, одним из наиболее густонаселенных пунктов города. И школа здесь нужна как воздух.

Мы ходим с мастером Г. Фельковой по этажам, знакомимся с темпами отделки. На третьем этаже у штукатуров задержка — нет раствора для мозаичных и плиточных работ. Люди сидят без дела.

— Займи чем-нибудь, — советует прораб по телефону.

— Чем занять, только за сегодняшний день потеряли 56 часов, — возмущается мастер. Такие непредвиденные простои — не новость. Вот мнеине бригадира Веры Пятиной: «Работаем хорошо, хотим вовремя сдать школу, только вот вечные задержки. То плитки нет, то красок, то стекла».

— Стекло—основной наш тормоз, — подтверждает прораб Родион Иванович Финк, — график

завоза материалов только соблюдается на бумаге. В мае подавали заявку на оконное стекло, до сих пор поступила только треть. А стеклить надо все...

Он обводит рукой здание. В оконных переплетах стекло вставлено только в наружные рамы. Особо мрачное впечатление оставляет спортивный зал — здесь работы непочатый край.

Не хватает не только стекла, долгое время не было полихлорвиниловой плитки. Когда прошли сроки поставки, плитки привезли в два раза больше. Вместо заказанной эмульсии на площадку завезли мастику РБ-2. Вот и выходит: где густо, а где пусто.

До первого сентября остаются считанные дни, а ведь нужно еще время на оборудование классов, подготовку к началу учебного года. Но строители из-за своей нераспорядительности опять сдадут школу впритык, в последнюю минуту перед школьным звонком.

А. ГЛАМБОВСКИЙ, внештатный корреспондент.

# НА КИРПИЧНЫХ КОМБИНАТАХ НОВОСИБИРСКА

**В НАСТОЯЩЕЕ** время строители Иркутской области ощущают большой дефицит в строительных материалах, в особенности в строительном кирпиче. Производство его составляет примерно 100 миллионов штук в год. Кирпич наряду с крупными панелями остается по-прежнему основным строительным материалом, и выпускать его больше, качественнее — одна из задач, которые стоят перед коллективами кирпичных заводов УПП.

На ближайшие 3—4 года на кирпичных заводах намечены мероприятия по лучшему использованию имеющихся мощностей, максимальному сокращению ручного труда на тяжелых работах, совершенствованию технологии производства кирпича и повышению производительности труда и улучшению качества выпускаемой продукции.

В этом году коллективы кирпичных заводов перешли на новые условия экономического стимулирования, а с июля — на пятидневную рабочую неделю с двумя выходными днями. В период подготовки было сделано немало — заменено устаревшее оборудование, реконструируются цехи формовки для установки автоматов — укладчиков кирпича на сушильные рамы. Идут работы по совершенствованию технологии.

Для обмена опытом группа инженеров из управления и заводов побывала в Новосибирске, ознакомилась с работой кирпичных заводов. Командировка была очень полезной. На трех крупных кирпичных комбинатах Новосибирска внедрено много новшеств. Новосибирские коллеги во многих вопросах по внедрению новой техники опережали нас.

Во-первых, выше качества выпускаемого кирпича. Заводы выпускают кирпич марок «125»—«150», тогда как у нас выпускается кирпич марки «75»—«100». Новосибирцы все морально устаревшие прессы СМ-294 заменили на новые вакуум-прессы СМ-443. В каждом формовочном цехе установлено для переработки глиняной массы глиноперерабатывающее оборудование — валы грубого и тонкого помола. Этого у нас нет. В приемных бункерах глины установлены глинорыхлятели, этим самым новосибирцы высвободили на заводах 28 приемщиков сырья.

Оригинально решен вопрос с очисткой каналов сушильных камер от наносов сажи. На каждом технологическом участке установлены пневмоустановки-пылоуловы, при помощи которых

очищаются сушилки от сажи. В результате этого высвобождено 12 человек, дов производства. Весь кирпич маркируется специальными валиками.

В дальнейшем планах новосибирских заводов — механизация работы на пакетной садке и выставке кирпича, для чего устанавливаются автоматы-укладчики и другие.

Новосибирцы охотно поделились своим опытом и выдали нам необходимую техническую документацию. Итоги нашей поездки обсуждались на расширенных техсоветах на кирпичных заводах, составлены графики и мероприятия по внедрению всего нового.

Сейчас задача состоит в том, чтобы эти мероприятия быстрее внедрить в производство. А осуществление намеченного позволит нам выпускать кирпича больше, дешевле и более высокого качества.

**А. КОРОЛЬ**, старший инженер производственного отдела УПП.



КУЙБЫШЕВСКАЯ ОБЛАСТЬ. Более четырех с половиной тысяч комсомольцев приехали на сооружение Волжского автомобильного завода в г. Тольятти — ударную комсомольскую стройку.

Валерий Агазаров прибыл из Волгограда. Сейчас он работает бетонщиком в одной из лучших комсомольских — молодежной бригаде, руководимой Владимиром Барковым, и систематически выполняет производственные задания на 150—160 процентов.

Фотохроника ТАСС.



# ВСЕ ВЫШЕ И ВЫШЕ

## НА ВОЗДУШНЫХ ТРАССАХ

● Советский авиационный спорт занимает ведущее место на международной спортивной арене. СССР принадлежит 270 из 668 мировых рекордов, зарегистрированных Международной авиационной федерацией. В 1966—1967 годах советскими спортсменами установлено 73 рекорда, превышающих мировые достижения.

● Абсолютными чемпионами мира по высшему пилотажу стали среди мужчин заслуженный мастер спорта В. Мартынянов, среди женщин — заслуженный мастер спорта В. Корчуганова.

● По парашютному спорту абсолютными чемпионами мира являются советские спортсмены: среди мужчин — В. Крестяниннов, среди женщин — Л. Еремина.

● Накануне 50-летия Октября летчик М. Комаров установил абсолютный мировой рекорд ско-

рости — 2.930 километров в час. За первую половину текущего года советскими авиационными спортсменами установлено 32 всесоюзных рекорда и 29 мировых.

● За годы Советской власти Аэрофлот превратился в мощную, многоцелевую авиационно-транспортную отрасль народного хозяйства. Могучие крылья гражданской авиации связывают в единую сеть более 2.500 воздушных трасс, протяженность которых превышает 500.000 километров, более 3.500 городов и крупных населенных пунктов. Быстрыми темпами развивается и авиация специального назначения, ширится размах авиационно-химических работ в сельском и лесном хозяйстве. По объему они превышают авиационно-химические работы, выполняемые всеми авиаконпаниями мира, вместе взятыми.



ОРЕНБУРГСКАЯ ОБЛАСТЬ. За последние годы оренбургские вертолетчики установили более десятка мировых и всесоюзных рекордов. Три из них принадлежат мастеру спорта Алексею Аносову.

На снимке: Алексей Аносов в тренировочном полете.  
Фото Н. Кузнецова. Фотохроника ТАСС.

# МУЖЕСТВЕННЫЙ ОТТО

ОЧЕРК

В Иркутске на братском кладбище борцов революции есть ничем не примечательная могила. Скоро осень засыплет багрянцем листья и каменную плиту, и укрепленный на ней пропеллер, свидетельствующий о том, что здесь покоится прах летчика.

Ранним утром придет к могиле сторож, осторожно смахнет с плиты осеннюю позолоту и в который раз прочтет короткую надпись на камне: «Отто Артурович Кальвица. 1888—1930».

А может быть, то же самое сделает просто прохожий. И тогда он задумается: «Почему здесь, на середине земли, очутилась могила финна, сына страны Суоми? Что случилось с ним в тот роковой 1930 год?».

Я тоже подумал так, когда впервые увидел эту могилу.

«Директору общества «Добролет». Вместе с ним следует в ваше распоряжение старший летчик 46-го отдельного авиационного отряда тов. Кальвица Отто Артурович.

Врид начальника 1 отдела Луначарский, 1 июня 1927 года».

Это один из документов, сохранившихся в архиве о Кальвице. Их очень мало, документов об Отто. Наверное потому, что за жизнью этого человека не успевали никак-депонировать. Но след свой он оставил. Не в архиве, а в небе: начиная от Балтики и кончая Чукоткой.

Он прожил в России всего десять лет, и все эти годы сражался на переднем крае за будущее молодой страны, ставшей для него второй родиной.

Кальвица родился в Финляндии в крестьянской семье. С ранних лет ему пришлось зарабатывать на жизнь, был он грузчиком, конюшаром, разносчиком газет, затем, поступив работать во флот, стал механиком торгового судна. Здесь он близко сошелся с революционно настроенными матросами, не раз участвовал в забастовках и демонстрациях. В 1917 году Кальвица вступил в партию большевиков.

В 1918 году в Финляндии вспыхнула рабочая революция, активное участие в которой принял и механик торгового судна, коммунист Отто Кальвица. Финская буржуазия с помощью германских войск подавила революционный взрыв и закончила свое черное дело массовыми репрессиями. Исчезнувшего Отто правительство Маннергейма приговорило к 10 годам тюремного заключения, пообещав крупную награду тому, кто выдаст его местонахождение.

Но доставить Отто в полицию уже никто не смог бы. Зная о том, что вот-вот его арестуют, Кальвица решил на отчаянный шаг — через Финский залив на лыжах добраться в красный Петроград. И он преодолел этот невероятно трудный путь, обморозив обе ноги.

После госпиталя Кальвица закончил морскую авиационную школу и был направлен в воздушный флот рабоче-крестьянской Красной Армии. А вскоре ему представился случай показать себя в боевой обстановке.

28 февраля 1921 года начался контрреволюционный мятеж в Кронштадте. Силы мятежников были значительно на фортах и кораблях Кронштадта насчитывалось до 18 тысяч солдат и матросов, имелось свыше 130 орудий и много пулеметов.

Мятеж контрреволюционеров был полностью подавлен 18 марта 1921 года. Свой вклад в разгром врага внесли летчики, в том числе и сын страны Суоми Отто Кальвица.

Почти ежедневно поднимал в небо он самолет и вел его на форты противника. Летчик бомбил корабли и крепости, сбрасывал листовки, производил аэрофото-съемку, корректировал огонь советской артиллерии. В одном из таких полетов Кальвица потерпел аварию, но сам ушел. В память о том дне остался на лице пилота глубокий шрам.

За смелость и мужество, проявленные в борьбе с

контрреволюцией, Кальвица был награжден орденом Красного Знамени. После подавления Кронштадтского мятежа он служил в авиарезерве на Балтике, а в 1925 году был переведен линейным пилотом в «Добролет» — колыбель нынешней гражданской авиации.

Там, где открывались новые, еще никем не проторенные дороги, там появился и Кальвица. А таких дорог в Советской стране было предостаточно и на суше, и в небе, и на море. Не было проторенных путей и на остров Врангеля, затерянный в Северном Ледовитом океане между Восточно-Сибирским и Чукотским морями.

Американцы и канадцы не раз делали попытки захватить пустынную территорию площадью более чем в 7 тысяч квадратных километров. В 1922 году англичане под видом спасательной экспедиции высадились на острове и подняли на нем английский флаг. Советское правительство в вежливой форме потребовало у Англии сообщить все сведения относительно этой экспедиции. Лорд Керзон оставил ноту без ответа. На советский меморандум с протестом против поднятия на острове Врангеля английского флага последовал ответ, в котором говорилось, что так как экспедиция имеет спасательные цели, разговоры излишни.

Правительство Советской республики не могло примириться с тем, что русский остров оказался оккупированным иностранной державой. В 1924 году к острову направилась советская кановерская лодка «Красный Октябрь» под командованием Бориса Владимировича Давыдова, известного мореплавателя и полярника. Моряки воздвугли на острове красный флаг, а непрошенных гостей потрудили на судно и вывели на Большую Землю.

До 1926 года остров был не заселен, и правительство поручило Дальневосточному управлению Госторга организовать там промышленное поселение и научную станцию. Уполномоченным Дальневосточного крайисполкома по управлению островами Врангеля и Геральд был назначен молодой сотрудник при морском отделе Госторга Георгий Ушаков.

Экспедиция Ушакова отправилась к острову на пароходе «Ставрополь». На борт судна находился самолет «Ю-13» и его хозяева: пилот Отто Кальвица и бортмеханик Леонгардт. Им предстояло сделать первые воздушные разведки льдов по пути следования «Ставрополя» и вокруг острова Врангеля.

«Ставрополь» сделал остановку в бухте Провидения. Здесь на борт корабля поднялись несколько семей эскимосов и чукчей, согласившихся добровольно поселиться на необитаемой земле.

Через два месяца пароход подошел к восточному берегу острова Врангеля и бросил якорь в бухте Роджерса. К берегу на двух шлюпках доставили «Юнкерсы», матросы помогли Леонгардту навесить крылья и «отгонять» мотор.

Следующим утром Кальвица поднялся в небо, чтобы сделать первый облет острова. Только он лег на курс, как отказал мотор. Пришлось срочно делать посадку. И тут произошла еще одна неожиданность — во время руления по воде один поплавок зацепился за подводный камень, машина резко развернулась и наскочила винтом на другой камень, уже выступающий из воды. Винт прогнулся, пробитый поплавок, набрав воды, затонул, а Кальвица и Леонгардт оказались в ледяной воде.

«Все! — с тоской подумал Ушаков, глядя, как по груди в воде барахтаются матросы и авиаторы, поднимая «Юнкерс» на шлюпки. — Воздушная экспедиция закончилась, не начавшись. Винт вышел из строя, а спасного нет».

Но не таков был Кальвица, чтобы спасовать перед

случившимся. Он обрезал у винта обе лопасти, выровнял погнутую по целой, отшлифовал, отбалансировал, снова собрал винт и сказал: «Двум смертам не бывать, а одной не миновать. Завтра полетим, товарищ Ушаков!»

И на следующий день самолет поднялся в небо. Это произошло через семь дней после катастрофы. И все эти семь дней Кальвица и Леонгардт не отходили от «Юнкерса». У Кальвицы поднялась температура, его то лихорадило, то бросало в жар. От каторжного труда еле стоял на ногах и Леонгардт.

Они не хотели быть бездельными участниками столь трудного похода и сделали все, что смогли. Разобрали мотор, заменили поврежденные части, заклепали поплавок, исправили винт. И все это было сделано на краю света всего за семь дней. Перед Отто все встало, когда он после облета острова появился в каяут-компании корабля, где собрался командный состав на прощальный ужин.

С 1926 года «Добролет» начал организацию первых воздушных линий на востоке страны. В августе открылось регулярное движение на Бурят-Монгольской линии, летом 1928 года вступила в постоянную эксплуатацию самая трудная по тем временам и самая длинная трасса в мире Иркутск—Бодайбо—Якутск. В числе тех, кто прокладывает дороги над бескрайним Прильем и сопками Монголии, был и Отто Кальвица. В начале 1928 года он совершил первый зимний полет от Иркутска к Якутску. Для того, чтобы преодолеть более трех тысяч километров, разделяющих Якутск и Иркутск, потребовалось тогда 33 дня. Современные лайнеры покоряют это же расстояние за четыре часа.

В 1930 году Отто Артурович Кальвица вместе с неизменным другом, бортмехаником Леонгардтом разбился о Ленские скалы, выполняя специальный рейс к бухте Тикси. В последний путь их проводили тысячи иркутских и холодная мартовская вьюга, через которую пытались пробиться к Ледовитому океану сын страны Суоми, мужественный и суровый Отто.

Последний документ о жизни отважного пилота был написан в день траура в Иркутске. Вот этот документ.

«7 марта при выполнении служебного долга погиб летчик Кальвица Отто Артурович и бортмеханик Франц Францевич Леонгардт. «Добролет» потерял стойких борцов, авиаторов, умеющих заставить работать мотор и водить самолеты в тяжелых условиях Сибири».

Словно знамена над могилами погибших, ушедших от нас полными надежды в победу социализма. Они погибли, но смерть их не сможет поколебать в нас уверенность в победе, ибо сила пролетариата непобедима».

Спите, ваши дорогие товарищи! Пути, которые вами проложены на далекий Север, от Владивостока через мыс Северный на Маточкин шар и по Лене до Якутска во Новую землю, над Чукоткой, борьба, которую вы вели против Юденича и мятежников Кронштадта, не остаются бесследными. Героизм, который вы проявляли, доказывает вашу любовь к делу победы пролетариата».

Будьте спокойны! Мы, ваши последователи, подхватим знамя, которое вы пронесли сквозь все препятствия!»

А. КРИВОЙ.



# „ПОСЛЕ СЛУЖБЫ—В ВАШ ГОРОД“

## ВЫСТАВКА МОД

Три дня в Ангарске работала бригада модельеров Общесоюзного дома моделей (г. Москва). В красном уголке швейной фабрики просматривались и отбирались лучшие образцы изделий трикотажных фабрик Сибири и Дальнего Востока, а также Иркутской трикотажной и Черемусковской чулочносочной фабрик.

Было отобрано 75 изделий, которые на другой день демонстрировались торговым работникам города. Вчера на площади Ленина был организован широкий показ моделей, рекомендуемых в массовое производство на 1968—1969 годы.

**НАВЕРНОЕ**, так уж повелось — зовут юность романтиком. И уходит она с рюкзаками по неизведанным тропинкам своего будущего. Бросят тепленькие, уютные квартиры, заболтавших, ласковых мам, знакомые потрескавшиеся тротуары, скрипящую лестницу в таком родном подезде. Прощаются надолго.

А приезжая в отпуск, громко удивляются тому, как они не ломали ноги, бегая по такой скрипящей лестнице, тут и развернуться негде. А теперь у нас все иначе. Большой светлый город, и все сделано нами. Каждый по-своему находит путь. К вам, в штаб комсомольской стройки приходит немало писем.

Письма из Минска, Брянска, Тамбо-

ва, Рязани, пишут войны Советской Армии. Авторы этих писем не стесняются, доверяют зачастую самые сокровенные тайны. И почти все письма заканчиваются одной и той же просьбой:

«Напишите, можно ли приехать к вам на комсомольскую стройку? Мы очень хотим принять участие в строительстве большой химии Сибири».

Мы отвечаем адресатам, не приукрашивая последние условия и условия, отвечаем, что на нашей ударной трудностей не меньше, чем на Усть-Илиме.

Интересно, что с авторами таких писем потом приходится встречаться в какой-нибудь бригаде строителей.

— Помните мое письмо? А вот я уже работаю.

Совсем недавно пришло короткое солдатское письмо: «Пишут вам члены комсомольского бюро. Через несколько месяцев многие из нас заканчивают службу в рядах Советской Армии и желают приехать на комсомольскую стройку в ваш город. Очень просим — напишите подробнее о своей ударной стройке, о ребятах. Члены комсомольского бюро».

Так пополняется строй рядовых Всесоюзной ударной комсомольской стройки большой химии Ангарска.

Т. ЛИСИНА,

член штаба Всесоюзной ударной стройки.



РАССКАЗЫ О СПОРТСМЕНАХ

## СТАРТЫ И ФИНИШИ ИГОРЯ БРАЖНИКА

**КАЖДЫЙ** спортсмен заявляет о себе по-разному. Один с первого выхода на помост или беговую дорожку добиваются таких высоких результатов, что другому для этого надо несколько лет упорных тренировок. Но если эти первые, уверовав в свои победы, на каком-то этапе вдруг теряются, а то и совсем покидают спортивную арену, то упорный, настойчивый спортсмен постоянно движется вперед. Его не пугают спазы, временные неудачи. И в конечном итоге он добивается своего. Становится мастером спорта СССР.

Именно к таким относится Игорь Бражник, тренер спортивного клуба «Сибиряк» по легкой атлетике. Игорю 27 лет. Это немало для спортсмена. Невысокого роста, сухощавый. Как не похож он на рыцаря легкой атлетике — десятиборцев. Обычно они высокие, стройные спортсмены, привыкшие легко преодолевать и барьеры, и планку на высоте, и меньше делать шагов на дистанции. Но у Игоря свои отличительные черты: пружинист, нахлеб на победу; на дистанции всегда собран, а спортивной злости не занимать.

Впервые я встретил его на ангарском стадионе прошедшим летом. Проплывало весеннее первенство области по легкой атлетике. Именно эти соревнования стали для Бражника самыми памятными на его спортивном пути и по накалу борьбы, и по испытанию на мужество. В упорнейшей предке с Константином Ващенко он сумел к последнему виду — 1500 метров — подойти с хорошей суммой очков. Пробежит спортсмен дистан-

цию за 4 минуты 40 секунд, я его грудь украсит значок «Мастер спорта СССР».

Бег вел Костя. Повел легко, будто и не было весь день холодного, пронзающего насвозь ветра. Игорь слал на втором круге. На третьем между ним и Ващенко просвет все увеличивался и увеличивался. От перенапряжения и холода начало сводить мышцы ноги. Бражник мог сойти с дистанции, и никто бы не упрекнул его. Но он бежал. Растирал ногу и продолжал покорять дистанцию.

Финишировал предпоследним. Но этого времени хватало для завоевания первого места в общем зачете и впервые вместе с Константином Ващенко стать кандидатом в мастера спорта. После этого забега Игорь долго не участвовал в соревнованиях. Лишь в Ленинграде на спартакиаде народов РСФСР он снова надел свою майку с широкой розовой полосой. С высоким для него временем (4 минуты 32 секунды) Игорь пробежал эполуполучную «полуторку». Но при подсчете очков снова не хватило чуть-чуть...

Это огорчило. Даже больше: выбило из ритма тренировок. Казалось, что спортсмен так и не наберет нужной суммы очков. А тут подошли экзамены. Игорь заканчивал техникум физкультуры. В спортивном клубе «Сибиряк», куда его взяли тренером, приходилось много времени отдавать работе в секции. По крупинкам передавал молодой тренер знания, полученные от своего наставника, заслуженного тренера РСФСР Александра Григорьевича Рудских.

Свои тренировки как-то отошли на второй план. Времени для них оставалось все меньше и меньше. Но тем упорней становился спортсмен. Он выкраивал каждую минуту, чтобы проверить свою упругость, скорость.

А на спортивном горизонте в это время появился перспективный десятиборец — мастер спорта Валерий Авербух. Ему принадлежал рекорд области, о нем говорили. О Бражнике стали вспоминать все меньше. А когда на весеннем первенстве области, в первый же день он сошел с соревнований, многие больше не верили в него. И все же на областном первенстве ДСО «Труда» Игорь снова вышел на старт. Солнечная погода и отличные беговые дорожки реконструированного иркутского стадиона «Труда» на этот раз помогли спортсмену. Игорь с первых видов десятиборья уверенно захватил лидерство и не отдавал его до финиша. Выиграв семь видов из десяти (редко кому такое удается), Бражник выполнял норматив мастера спорта: установил новый рекорд области — 6866 очков. Рядом с ним снова был Константин Ващенко. Но, не оправившись от травмы, он не смог стать Бражнику должным конкурентом.

Отряд ангарских мастеров спорта пополняется. В трудном, очень трудном для Сибири виде спорта — в легкой атлетике. Надо надеяться, что пример спортивного мужества Игоря Бражника станет для ангарских спортсменов поучительным.

В. КУРЬЯНИНОВ,

внештатный корреспондент.

На снимке: И. БРАЖНИК.

## «ЭНЕРГЕТИК» ПРИГЛАШАЕТ

**В ПРЕДСТОЯЩЕМ** сезоне ДК «Энергетик» будет играть не последнюю роль среди самостоятельных коллективов города. Для активизации его работы мы решили вести и организовать несколько новых студий и кружков.

Так, например, мы создаем вокально-драматическую студию. Сейчас на сцене стараются создать театр песни, стремятся сделать песню зримой, более доходчивой до аудитории, выразительной и драматичной. Сегодня эстрада не терпит односложности. Она же доказала, что между ею и театром есть сходство, что у них общие корни.

В новой студии будут проводиться занятия по вокалу, музыкальной грамоте, обязательные уроки пластики, ритма, мастерства актера. На базе этого коллектива появится в Ангарске самостоятельная оперетта.

Оригинальной формой работы в «Энергетике» является театральная секция. Это не просто кружок, а целая студия студий. Студия чтеца, студия малых форм, в которой смогут попробовать свои силы любители конференса, эстрадных обозрений.

Многие коллективы художественной самостоятельности страдают текучестью, что весьма неблагоприятно отражается на качестве работы. Мы по-прежнему решили эту проблему.

В театральном секторе у нас создано три отдела: детский, молодежный, взрослый. У всех отделов, кроме общего руководства, общая программа. Когда юный артист подрастает, мы его переводим в молодежный отдел, а затем и во взрослый.

Знания по актерскому мастерству, истории театра, языку фехтования получают в обязательном порядке все участники театрального сектора.

По-прежнему в нашем дворце будут работать хореографический кружок, хоровой, фигурного катания, цирковой, балетов, вокальный ансамбль, духовой оркестр и театр кукол.

Запись в кружки производится с 15 августа по 15 сентября.

Все, кто любит искусство, мы приглашаем в ДК «Энергетик».

Н. ЛАПТЕВ,  
художественный руководитель ДК «Энергетик».

## ХРОНИКА ФУТБОЛА

Результаты матчей за 14 августа: «Старт» — «Прогресс» — 1:0, «Пурсей» — «Нефтяник» — 0:0, «Сибирь» — «Торпедо» — 2:2, «Металлург» — «Океан» — 2:1, «Локомотив» — «Рыбак» — 0:2, «Шахтер» (К) — «Авангард» — 2:3, «Шахтер» (П) — «Строитель» (Х) — 2:0.

1. Шахтер (П)	21	14	5	2	27—11	83
2. Металлург	21	11	6	4	22—11	28
3. Старт	20	12	3	5	26—13	27
4. Гранит	19	10	7	2	17—7	27
5. Шахтер (К)	21	12	3	6	25—19	27
6. Рыбак	19	10	6	3	27—12	26
7. Нефтяник	20	9	6	5	21—10	24
8. Амур	19	9	6	4	20—16	24
9. Пурсей	20	6	10	4	15—14	22
10. Авангард	20	6	9	5	17—11	21
11. Сибирь	20	6	5	9	16—31	17
12. Прогресс	20	4	5	11	13—22	13
13. Локомотив	21	5	2	14	12—28	12
14. Океан	20	3	8	12	12—24	11
15. Строитель (Х)	20	3	5	12	12—26	11
16. Строитель (Б)	19	4	3	12	13—28	11
17. Торпедо	20	1	4	15	11—29	6

## КИНО

«Победа» — Тихая. Одесса. 10, 11-45, 13-30, 15-15, 17, 18-45, 20-30, 22-15.  
 19 августа — Я была счастлива здесь. 10, 11-45, 13-30, 15-15, 17, 18-45, 20-30, 22-15.  
 «Пионер» — Малыш зал — Опера. 10, 12, 14, 16, 18, 20, 22.  
 ДК «Энергетик» — Особое мнение. 15, 17, 19, 21, 18 августа для детей — Сказка о Мальчишке-Кибиткишке. 13.  
 «Ангара» — Фантомас против Скотланд-ярда. 15, 17, 19, 21 (удлиненный).  
 КЛУБ пос. КИРОВА — Майор Визир. (2 серии). 16-30, 20.  
 «Мир» — Некакая приключений. 10, 12, 14, 16, 18, 20, 22, 19 августа — Когда вождь и ветер стучат в окош. 10, 12, 14, 16, 18, 20, 22.

## НА РАБОТУ ПРИГЛАШАЮТ:

**АНГАРСКАЯ ТИПОГРАФИЯ № 2** — бухгалтер-уточника, бумагорезчика и подсобного рабочего.

Обратиться по адресу: поселок Майск, улица Димитрова, 22, телефон 9-82-35. Типография принимает заказы на бумаге заказчика. (576)

## МЕНЯЕМ:

Трехкомнатную секцию в Байкальске (коттедж, имеется сад, огород) на двухкомнатную и комнату отдавать или трехкомнатную секцию в 80, 81, 85, 74 кварталах и в старых кварталах. Адрес: пос. Байкальск, Бороваева, 31/2, проезд автобусом № 17 (председателя оставшая). (688)

ГОСБАНК — кассира-счетовода. (704)

РЕСТОРАН «САЯНЫ» — поваров, официантов, бухгалтеров, провизоров, рабочих-грузчиков, уличников поваров, уличников официантов, слависта в оркестр. (682)

Ангарское монтажное управление треста Сибпромтеглязия с газобетонным прикомбинированным извещателем смерти главного механика управления

**АБРОСИМОВА** Виктора Васильевича, последователя 16 августа после продолжительной и тяжелой болезни, в выражает соболезнование семье покойного.

19 августа прием трудящихся по жалобам и заявлениям в приемной редакции газеты «Звезда коммуны» проводит ЕРШИН Г. П. с 15 час. 30 мин. до 18 час. 30 мин.

Зам. редактора  
М. Е. ШАГАНСКИЙ.

Администрация, партийная и профсоюзная организации управления нефтяников выразили глубокое соболезнование Золотаревым Прокопью Михайловичу и Алевтине Инокентьевне по поводу преждевременной смерти их матери.

МИЛЕВСКОЕ  
Мария Ивановна.

Телефоны редакции: редактор — 2-42-37, зам. редактора, отделы партийной жизни, культуры — 2-21-37, ответственный секретарь и общесоюзная приемная — 9-45-90, отдел промышленности — 2-45-83, отдел всем, информации и телетайпная — 9-45-92, бухгалтерия, отдел объявлений — 9-45-91, выпускающий в корректуру в типографии — 2-20-68.