

**НА МАРШЕ-
ЧЕТВЕРТЫЙ,
ОПРЕДЕЛЯЮЩИЙ**



Авиатор УРАЛА

ОРГАН УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ
И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

№ 31 (1949),
ВОСКРЕСЕНЬЕ,
18
АВГУСТА
1974 г.
ГОД ИЗДАНИЯ
XXXIII.
Цена 2 коп.

**ИНТЕРВЬЮ С ВРИО
НАЧАЛЬНИКА УрУ ГА,
ПЕРВЫМ ЗАМЕСТИТЕ-
ЛЕМ НАЧАЛЬНИКА УП-
РАВЛЕНИЯ, ЗАСЛУ-
ЖЕННЫМ ПИЛОТОМ
СССР П. Н. БАННЫХ.**

**Какими успехами встре-
чают уральские авиаторы
День Воздушного Флота
СССР?**

— Во-первых, выполнен план семи месяцев авиапредприятий по всем основным показателям. За это время перевезено более 2,5 миллиона пассажиров, 65 тысяч тонн почты и народнохозяйственных грузов.

Выполнен план и по применению авиации в народном хозяйстве. Только в сельском и лесном хозяйстве обработано 1900 тысяч гектаров угодий. В летнюю навигацию этого года мы открыли беспосадочный рейс Свердловск — Анапа на самолете Ил-18 (ранее летал Ан-24 с двумя посадками), увеличилась частота движения на самолетах Ил-18 из Свердловска на Одессу, из Челябинска на Симферополь, из Перми на Ленинград. На Ан-24 введены новые рейсы: Свердловск — Усть-Каменогорск, Курган — Харьков, Пермь — Нижневартовское. На самолетах Ан-24 увеличилась частота движения на 16 воздушных линиях. На Як-40 введены 14 новых рейсов — в основном из Кирова.

Отличительная черта этого года — высокие темпы развития гражданской авиации на Урале. Объем пассажирских авиаперевозок увеличился к прошлому году на 9 процентов, а объем работ по применению авиации в народном хозяйстве — на 11 процентов. Выполнение и перевыполнение производственного плана было организовано за счет улучшения всей организаторской работы в предприятиях, усиления социалистического соревнования в коллективах и за счет эффективного использования пассажироместимости и коммерческой загрузки само-

летов — то есть за счет интенсивного использования самолетов. Особенно эффективно использовали по производительности полетов Ил-18 и Ан-12. За счет роста производительности полетов получено около пяти процентов общего объема авиаперевозок. Характерно, что в целом уровень производительности труда по управлению вырос на 3,7 процента и за счет роста производительности труда обеспечено 86 процентов сверхпланового объема работ.

Какие коллективы предприятий идут в авангарде соревнования и кого из лучших людей вы хотели бы отметить?

— Лучшие производственные показатели за семь месяцев у авиаторов Кольцовского авиапредприятия. Можно отметить хорошую работу Пермского авиапредприятия, хорошо потрудились работники Курганского и Пермского предприятий МВЛ.

В начале 1974 года коллектив летного подразделения Уктусского авиапредприятия выступил с инициативой — выполнить план четвертого года пятилетки к Дню Воздушного Флота СССР (по налету). В преддверии праздника коллектив летного подразделения решил завершить социалистическое обязательство ударным месячником. План этот будет выполнен.

Инициатива уктусцев подхвачена пилотами Кольцовского авиапредприятия — они приняли обязательство выполнить план восьми месяцев к Дню Воздушного Флота СССР. План к 18 августа выполнен. По одному рейсу в день праздника совершат 12 экипажей на сезонном топливе. Среди них — экипажи командиров Ил-18 А. С. Исаева, В. П. Козина,

В. П. Мошкова и других. С 12 августа по 12 сентября в Кольцово будет проведен месячник повышенной производительности труда. В Кирове коллектив летного подразделения самолетов Як-40 план девяти месяцев по налету выполнит к 18 августа. Среди передовиков — экипажи командиров кораблей В. И. Журавлева, В. И. Воронова, Г. А. Скопина.

Расскажите, пожалуйста, кратко о развитии научно-технического прогресса в гражданской авиации, в авиапредприятиях управления.

— Техническая реконструкция гражданской авиации идет непрерывно.

На большинстве авиалиний эксплуатируются реактивные лайнеры — флагманский корабль Ил-62 и его модификация для трансокеанских перелетов — Ил-62М, магистральный самолет Ту-154 и машина для линий средней протяженности Ту-134, Як-40. В составе самолетного парка — вертолеты Ми-2, Ми-6, Ми-8, Ми-10, Ка-26. Качественно новый этап в развитии гражданской авиации открывается с выходом на трассы сверхзвукового Ту-144. Вскоре Аэрофлот получит магистральный самолет большой грузоподъемности Ил-76, а для средних расстояний — Як-42.

Уральское управление должно получить первую машину Ту-154 к концу этого года. Экипажи уже переучиваются. Растут авиатехнические базы, внедряются автоматические средства посадки в сложных метеословиях.

Какие приняты меры по улучшению культуры обслуживания пассажиров?

— Главное, чего мы добились в улучшении культурного обслуживания авиапассажиров в этом го-

ду, — регулярность полетов. И это несмотря на нехватку самолето-моторного парка. Нет больших срывов, нет задержек рейсов. Ведь невелика цена рекламы Аэрофлота «Быстро, выгодно, комфортно», если пассажир сидит в аэропорту. По суткам, по двое суток воздушные путешественники у нас не задерживаются. Лучшая реклама — отправленный вовремя рейс. Принимаемые администрацией меры дали сокращение числа жалоб авиапассажиров, особенно в областные организации. Это — благодаря регулярности. Раз люди не томятся в ожидании своего рейса, значит работа идет

нормально. И еще — в Челябинске благодаря пуску нового аэровокзала значительно улучшились условия работы, культура обслуживания.

Павел Николаевич, работники Аэрофлота постоянно ощущают заботу партии и правительства. Расскажите, пожалуйста, о перспективах развития гражданской авиации и льготах авиаторам.

— Партия и правительство наметили серьезные перспективы развития гражданской авиации, много увеличены средства для развития авиационно-технических баз авиапредприятий, строительства жилья для авиаторов, детских садов. Ранее, как известно, уменьшен стаж авиарботника для 50-процентного льготного билета. Проработавшим в Аэрофлоте свыше семи лет выделяется бесплатный билет и в половину стоимости — членам их семей (на время отпуска). Уменьшен пенсионный возраст для бортпроводников. А совсем недавно стало известно о введении процентной надбавки за выслугу лет.

НАШ ПРАЗДНИК

Обмен опытом

Недавно вернулась из Ленинграда делегация Кольцовского и Уктусского авиапредприятий по обмену опытом политико-воспитательной и комсомольской работы.

Ленинградцы тепло встретили гостей, рассказали о своих делах, предложили помощь в методической разработке новых форм работы.

В свою очередь, уральцы познакомили хозяев с новинками в практике выдачи комсомольских путевок авиахимикам, торжественном посвящении в командиры и другими.

С. БРЕХОВ,
секретарь комитета
ВЛКСМ.

Уктус.

РАДИОЖУРНАЛ «НА ВЗЛЕТ!»

Очередной выпуск радиожурнала «На взлет!», вышедший в Кольцовском авиапредприятии, посвящен Дню Воздушного Флота СССР.

В нем рассказывается о лучших людях авиапредприятия, о тех, кто доблестно защищал нашу Родину в дни войны, о тех, кто принял эстафету из рук отцов и

трудится в мирном небе.

Зарисовка журналистки П. Деменцевой рассказывает о командире Ан-24 Н. П. Нелидове, прозвучал рассказ о пилоте-художнике С. Костренко, живущем в Кольцово. В заключение радиопередачи состоялся праздничный концерт.

В. КОПНОВ.



ПЛАКАТ РАБОТЫ ХУДОЖНИКА Л. ЧЕРНЫХ.

КОМАНДИР
ЛАЙНЕРА

КОМАНДИР сказал, как отрезал: — Аварий не было, героизма не было. Поломок тоже не было. Ни одной.

А его бортмеханик Владимир Стахов даже обиделся:

— Работу свою надо знать, проверять все до мелочи, тогда не будет никаких случаев.

В летной биографии Николая Нелидова, командира экипажа Ан-24, «случаев» не случилось. Хотя за плечами семь тысяч часов налета — цифра не такая уж маленькая.

После окончания Краснокутского летного училища Нелидов выбрал север, Березовский аэропорт. В какие только медвежьи углы не залетал он на своем Ан-2! Забрасывал продовольствие и оборудование геологам, газавикам и нефтяникам, грузил уловы рыбаков, возил пассажиров и грузы.

Зимой вместо шасси самолету ставили лыжи, летом — поплавки. Садиться обычно, приходилось на воду. Более подходящих «посадочных полос» нет в тюменской тайге.

Летал много, особенно в летнюю пору. Иногда забывал, какой сегодня по счету рейс и «сегодня» это или «завтра», потому что стояли удивительные для уральца белые ночи.

Семейный уют откладывался на потом. В Березове не было работы по специальности для жены Нелидова Людмилы, и она с маленькой дочкой возвратилась в Свердловск. Виделись нечасто. «Любит он работу

свою. Когда собрался поступать в Краснокутское училище, я очень тревожилась, но не решилась отговаривать. Очень уж хотел летать», — рассказывала мне Людмила Нелидова. Она всегда тревожилась за мужа.

...Она тогда только-только приехала в Березово. Утром Николай ушел на аэродром, на очередной вылет.

УЖЕ стемнело за окном, а Людмила все вслушивалась, не заскрипит ли снег под унтами. Март, а за окном разыгралась настоящая метель. На душе становилось все сумрачней и тревожней. Людмила так и просидела в оцепенении до утра. А днем с аэродрома прибежал парень и сообщил, что все в порядке. Николай вернулся, но улетел снова — срочный санвылет, надо доставить доктора в тайгу к больному.

Теперь Н. Нелидов летает на Ан-24 и пункты назначения — не три чума у реки, таежный лагерь геологов, а Симферополь, Москва, Куйбышев, Магнитогорск и другие крупные аэропорты. Но Людмила по-прежнему вслушивается в шаги на лестнице, когда мужа долго нет из Кольцова. Получив перевод в Уральское управление гражданской авиации, Нелидов вернулся в родной Свердловск. Здесь он освоил машину Ан-24, получил звание пилота 2-го класса. Полтора года Нелидов летал вторым пилотом с командиром подразделения Геннадием Николаевичем Решетовым. Потом пересел в командирское кресло.

У НЕЛИДОВА отличный экипаж. Каждый — мастер своего дела. Владимир Стахов — бортмеханик первого класса, работает

на Ан-24 уже 10 лет. Второй пилот Валентин Дембицкий скоро станет первым и получит свой экипаж. Штурман Олег Фурса пришел в экипаж позднее других, но и о его работе хорошо отзываются командиры.

Есть экипажи, слаженные в полете, но после работы понятие «коллектив» к ним неприменимо, у каждого свои заботы. Нелидовский экипаж и доминирует в работе большой дружкой. Они всегда вместе. Ходят в музей и кино, осматривают достопримечательности городов, куда забрасывает летная судьба. Не расстаются и в родном городе, часто бывают в гостях друг у друга, дружат семьями. Нелидов требователен к людям, не очень быстро и не со всеми сходится. Но если сошелся, сдружился, то крепко.

Николай Павлович (трудно как-то называть его по отчеству, такого моложавого, подтянутого) считает себя счастливым человеком. У него хорошая, дружная семья, в которой недавно появился долгожданный сын, много друзей, любимая работа, которой уже отдано одиннадцать лет. Авиация дорога Нелидову как дело жизни. А Нелидов — человек дела. Он умеет работать, говорить о работе — не умеет.

«Теоретически подготовлен отлично. В полете спокоен, принимает грамотные решения в сложной обстановке. Обладает хорошими инструкторскими навыками». Это характеристики старших командиров.

Интересы командира Нелидова, как правило, лежат в сфере летной работы или близко к ней. Увлечений особых нет. Зато есть постоянное стремление совершенст-

воваться, изучать новые, более сложные машины. Есть мечта — Ту-154.

По-моему, не случайно, когда мы заговорили о любимых фильмах, Николай Павлович назвал «Укрощение огня». Фильм о человеке, посвятившем всю жизнь любимому делу, и только ему. Цель выпрямляет линию жизни, приучает не сворачивать, не отвлекаться на побочное. Цель дисциплинирует. Авиация — в особенности.

АВИАЦИЯ воспитывает в человеке выдержку, собранность, ответственность. Эти черты легко найти в характере Нелидова. Оценивая человека, главным качеством Николай Павлович считает честность перед другими и самим собой. Этому его тоже научило небо.

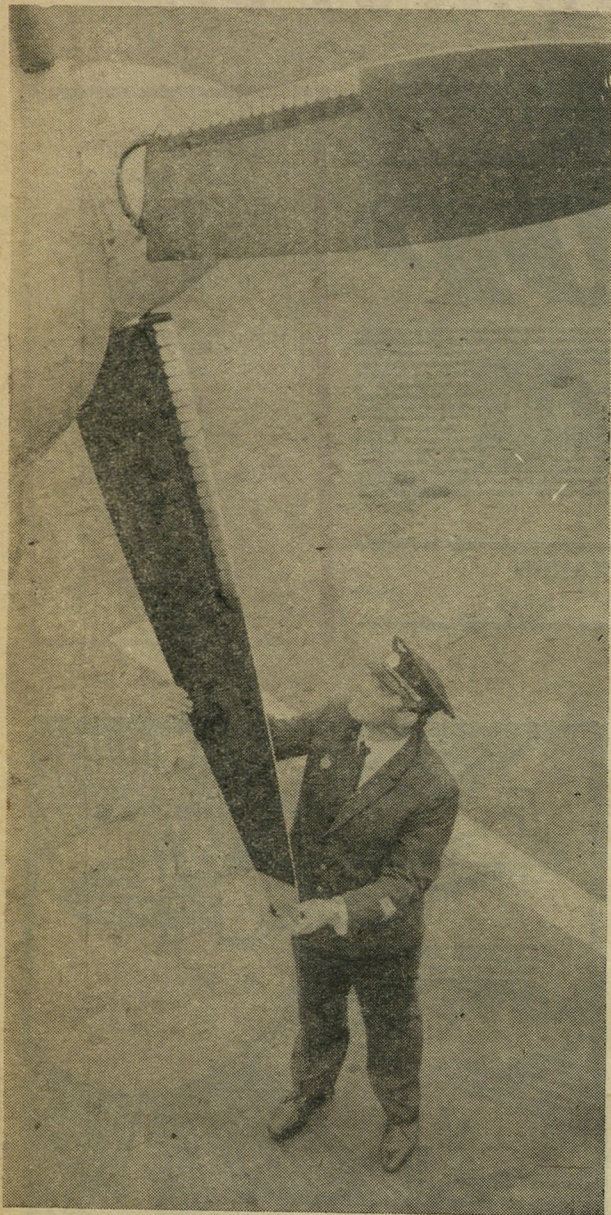
Нелидов — способный и прилежный ученик. Отличные оценки ставили ему в летном училище. Многому научил Нелидова, тогда еще второго пилота, бортмеханик Владимир Стахов. Последний наставник, командир Г. Н. Решетов, «преподает» ему не только технику пилотирования, но и отношение к работе.

— Работу свою люблю. Больше всего — за новизну. Меняются маршруты, условия полета, машины. Романтику не признаю. Я признаю надежность...

О безотказной работе всех систем, гармоничном единстве, слаженности экипажа и машины Николай Павлович говорит просто: все было нормально. «Нормально» для него емкое и значимое слово. На вопрос, как он понимает счастье, Нелидов, подумав, ответил:

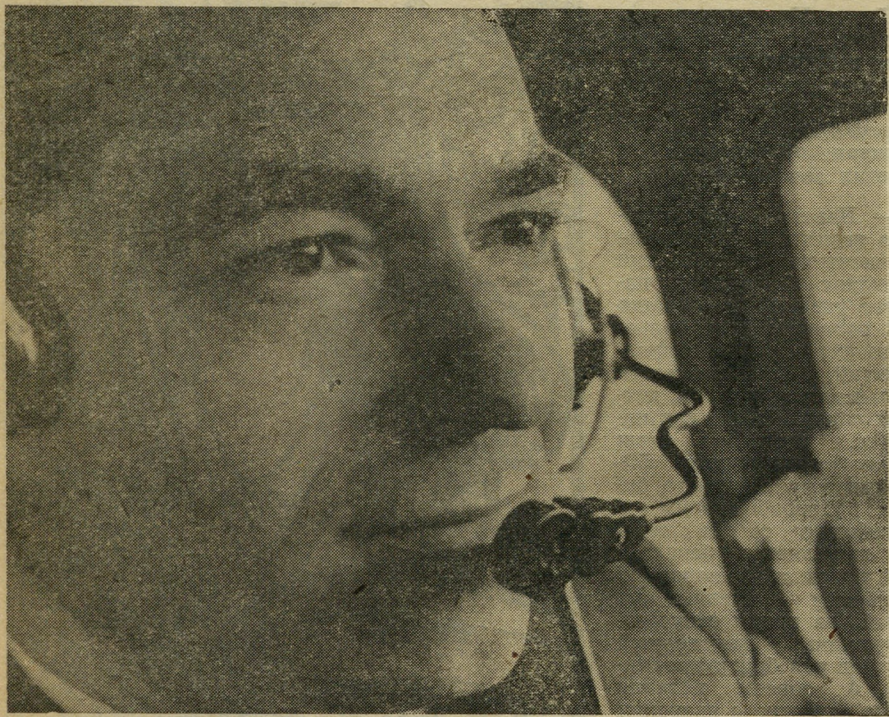
— Счастье — это когда все хорошо... все нормально.

П. ДЕМЕНЦЕВА.
Кольцово.



Неплохо трудился накануне Дня Воздушного Флота СССР бортмеханик Кольцовского авиапредприятия В. П. Стахов. На снимке: бортмеханик В. П. Стахов ведет предполетную подготовку самолета.

Фото В. Степанова.



А на этом снимке летчик Магнитогорского авиапредприятия Владимир Федорович Савин. В гражданскую авиацию он пришел пятнадцать лет назад. За это время сменил штурвал Ли-2 на командирское кресло в самолете Ан-24. Накопленный опыт — лучший помощник в работе.

ПОДВЕЛИ ИТОГИ

Делегация авиарботников Кольцовского летного подразделения в составе командира подразделения Г. Н. Гороха, заместителя председателя месткома профсоюза А. В. Пугаченко, заместителя командира подразделения по политико-воспитательной работе Б. Т. Назаренко совершила поездку к авиаторам Ленинграда. Цель ее — подведение итогов соцсоревнования за полугодие, обмен опытом работы.

Как выяснилось, по многим экономическим показателям впереди — кольцовцы. Государственный план полугодия выполнен обоими предприятиями. Для улучшения со-

ревнования решено организовать обмен делегациями передовиков производства, устроить встречи их с коллективами. Ленинградцы показали гостям окрестности Ленинграда — Пушкино, Павловск, памятник города-героя. Ответный визит в Свердловск ленинградцы планируют на конец августа.

«ПЯТЫЙ» СЛУШАЕТ

На телефонной станции Уктуса гости бывают редко. Но если уж пришел — снимки обуви или по крайней мере тщательно вытри ноги о коврик.

— Пыль, — объяснили мне, — попадает на контакты и тогда начинаются звонки в бюро ремонта: «Почему мой телефон не работает?» Чистота — одно из главных правил на станции.

Все премудрости мне объясняли две Людмилы: техник Мирошникова и монтер Привезенцева.

...Итак, вы набираете «8» и попадаете на ручную телефонную станцию. На пульте вспыхивает лампочка. Вам отвечает телефонистка и называет «свой» номер (у каждого работника он есть). У Людмилы Привезенцевой

— «седьмой», а у телефонистки Людмилы Курмачевой, что работает в этот раз, — «пятый».

Вы называете нужный город. Штеккер вставляется в гнездо — и вообще-то работа телефонистки для вас закончена. Через две секунды она уже обслуживает другого абонента. Немногого требуется от телефонисток — доброжелательная вежливость, тактичность.

Каждый, кто влюблен в свою работу, считает ее самой важной. Вот и перед моим уходом две Людмилы сказали вроде бы в шутку:

— А что бы без нас, связистов, пилоты делали? Без связи самолеты не летают.

В. КОПНОВ.

Уктус.

ПУТЬ В АВИАЦИЮ

Закончились приемные экзамены и состоялось зачисление в авиационно-технические и летные училища гражданской авиации. Приемная комиссия, работавшая при Уральском управлении ГА, отобрала 325 лучших абитуриентов.

Многие из поступавших хорошо знакомы с авиацией. Виктор Мальцев, Александр Буланников, Виктор

Кутепов из Челябинска, Геннадий Бурдаков из Свердловска уже не раз сидели за штурвал самолета в летной школе и авиационном клубе ДОСААФ. Все они имеют по несколько десятков часов налета и зачислены в училище вне конкурса.

А. ЕРЕМИН.

С ЮБИЛЕЕМ,
ВETERАНЫ!

18 августа 1944 года, то есть ровно тридцать лет назад, начался первый рабочий день в Пермском авиапредприятии у Михаила Васильевича Жильцова. Михаил Васильевич начал летать на По-2. Сейчас он командир Ил-18. За добросовестную безаварийную работу награжден орденом Трудового Красного Знамени. Рядом трудятся десятки летчиков, обученных Жильцовым летному мастерству.

Отмечая День Воздушного Флота СССР, коллектив нашего авиапредприятия сердечно поздравляет Михаила Васильевича Жильцова и его товарищей, ветеранов предприятия, отдавших ему тридцать, двадцать пять и двадцать лет работы — Николая Андреевича Фролова (летное подразделение), Леонида Михайловича Скрибина, второго пилота Ил-18, и Владимира Ивановича Артамонова, бортмеханика Ил-18, с праздником.

А. КОВАЛЕНКО,
штурман,
председатель
местного
комитета профсоюза.

У АВИАТОРОВ КОМИ УПРАВЛЕНИЯ

Этот снимок (справа) сделан накануне вылета самолета Ту-134 Коми управления ГА. Экипаж корабля (слева направо) — второй пилот В. А. Исаков, командир В. Я. Кусков, бортрадист А. П. Шалагин, бортмеханик А. И. Ефремов — успешно завершили трудовую вахту в честь праздника авиаторов страны — Дня Воздушного Флота СССР. Высокая техническая грамотность, слаженность всех звеньев, смелость — вот отличительные черты их летного почерка.

* * *

Экипаж корабля Ан-24 Сыктывкарского авиапредприятия Коми ГА (внизу слева). На счету у этого коллектива десятки отлично выполненных заданий. Именно отлично — это экипаж коммунистиче-

ского труда. На снимке (слева направо): бортпроводница Л. П. Бобрикова, второй пилот А. А. Горбатов, командир корабля Ю. И. Музакка, бортмеханик Н. П. Нешатаев, штурман В. П. Волков.

* * *

Бортпроводница небесных кораблей. Одно ее присутствие — и в самолете почти домашний уют. Уже одиннадцать лет в салоне самолета встречает пассажиров его хозяйка, бортпроводница Коми управления гражданской авиации Нина Егоровна Кузнецова. За отличную работу на воздушных трассах республики она награждена медалью в честь столетия со дня рождения В. И. Ленина.

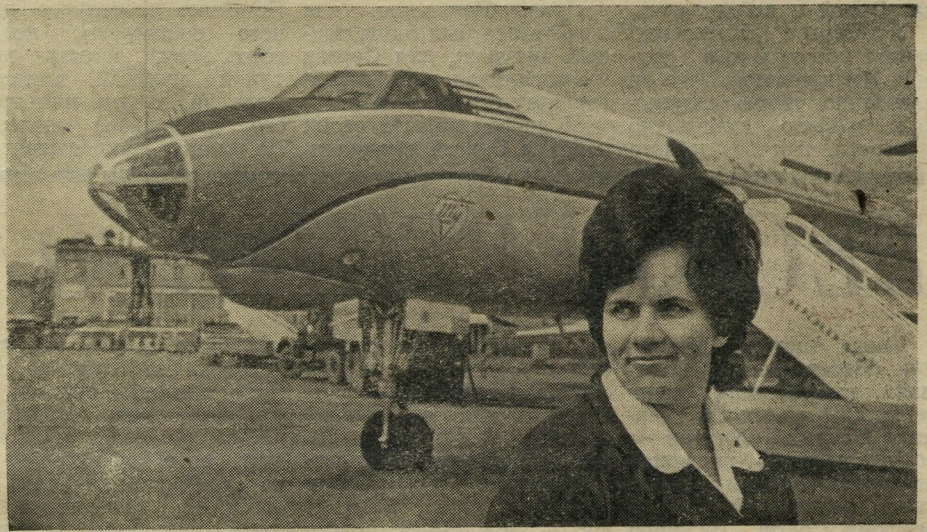
* * *

Геологи прилетели.

Фото В. СТЕПАНОВА (нашего спецкора).



Флот флота АИ.



Будни крылатых защитников леса

деревьями. Ощетинившись остроконечными елями, он стремительно несется навстречу. Грушин правил на мощный кедр. На груди его висит сумка со специальными крючьями. Если парашют зацепится за верхушку, Юра «ухватится» этими крючьями за ветви и спустится вниз. Он плотно сжимает ноги... Удар! Ветви хлещут по телу, защищенному металличе-

на две части и заложили с двух сторон от очага. Грохот взрыва заглушил на мгновение треск горячей древесины, и глубокие канавы преградили путь огню. Тогда взяли в руки лопаты. Главное, не дать огню прорваться.

Но он все-таки прорвался.

Язык пламени охватил новый участок леса. Яркие и быстро занимались пе-

НОВОСТИ

ДВУХЭТАЖНЫЙ САМОЛЕТ

С каждым годом Аэрофлот перевозит все больше пассажиров. Но порой пассажиры с иронией замечают, что полет длится меньше, чем ожидание на аэровокзале, сдача и получение багажа.

Для решения проблемы конструкторы предложили создать многоместный двухэтажный самолет. На его первом этаже — багажный салон, имеющий специальные стеллажи. На них пассажиры в соответствии с номером своего места укладывают багаж и по внутренней лестнице поднимаются на второй этаж — в пассажирский салон. Самолет подобной конструкции можно будет эксплуатировать в аэропорту значительно быстрее, сократив время его стоянки.

Это техническое решение признано изобретением, на него выдано авторское свидетельство № 355069.

«Социалистическая индустрия».



ПРЫЖОК В ОГОНЬ

К началу августа в Коми АССР было зарегистрировано более тысячи лесных пожаров. На Сыктывкарской авиабазе охраны лесов делают все, чтобы спасти тайгу. Каждое утро в воздух поднимаются самолеты и вертолеты с опытными летчиками — наблюдателями на борту, сотни парашютистов-пожарных и десантников преграждают путь огню...

Самолет резко накренился и пошел вправо. Под нами был лес. Только лес и болота. Перегретый воздух дрожал и сбивался на горизонте в дымное марево.

— Вои дым. Видишь? — прокричал, оборачиваясь ко мне, летчик-наблюдатель, начальник комсомольско-молодежного авиаотделения охраны лесов Вениамин Шлыков.

Мне пришлось долго оглядываться, прежде

чем удалось заметить тонкую струйку дыма среди еловых и березовых верхушек. Как из трубы: аккуратно и неопасно. Но в самолете запахло гарью, а потом стали видны красные пятна огня.

— Рыбаки были. И костер был. — Шлыков повернулся к командиру Овсянникову: — Давай, Лена, за парашютистами.

Когда самолет снова взлетел, на борту было пять парашютистов в защитных штормовках с капюшонами. У ног их лежали упакованные парашюты, продукты, инструменты и специальные костюмы для прыжков в лес.

Теперь мне не пришлось долго приглядываться в поисках столбика дыма. Сизое облако,

зацепившееся за верхушки деревьев, было заметно издали. Шлыков командовал: «Одеваться!». Черные стеганые с металлическими прокладками комбинезоны на молниях — от ступни до шеи каждая, шлемы и маски из металлической черной сетки сделали ребят неузнаваемыми.

Первым подошел к двери и покачал на прощание рукой Юрий Грушин. Ему 22 года. Самый молодой в пятерке.

— Я выпускаю его всегда первым, потому что он лучше всех управляет парашютом, — сказал инструктор Анушин.

Разноцветный купол скрыл под собой черную фигуру. Лес был такой плотный, что, кажется, не протолкнуться между

прокладками... Приземлился удачно. Отсигналил: все нормально, могут прыгать остальные.

Вторым прыгнул Евгений Иванов, за ним Борис Мельников и Александр Данилов.

Шлыков высунулся из окна кабины, провоя глазами до земли каждого.

— Десять лет выпускаю парашютистов и каждый раз переживаю, пока не увижу зеленую ракету. Вот ты сама подумай, чего ради они прыгают? Это риск? Еще какой!

Они шли до огня минут двадцать. Штормовки, защищающие от оводов и комаров, прилипли к спине. Порадовались, что недалеко есть вода.

Взрывчатку разделили

регнившие деревья. Бурелом вспыхивал, как хвост, трещал и «стрелял» в дымный воздух горящими сучьями. До наступления ночи работали лопатами.

В пять утра все было кончено.

Днем за парашютистами прилетел вертолет. Они сидели, привалившись друг к другу, щурились покрасневшие глаза, а черные руки устало лежали на коленях. Я пожалела, что не видят их те, кто разложил и не потушил этот и сотни других костров. И здесь, и в Красноярском, Хабаровском краях, в Иркутской и Тюменской областях, Якутии...

Т. ИЛАРИОНОВА.

(«Комсомольская правда»).

П ОСЛЕ десятого класса Сергея устроили вожатым в пионерлагерь «Красная горка» в Кольцово. В самый младший отряд. Погода стояла плохая, без конца дождило. Малыши заскучали. Тогда Сергей притащил им кучу карандашей, бумагу, краски. Усадил, и все стали рисовать. У кого как выходило. Взял краски и сам. И вдруг, не без некоторого интереса, заметил, что из-под его руки выходит великолепный, просто чудо какой страшный дракон. С тех пор рисованию Сергея стал отводить в своей жизни более важное место. Друг Коля Горский звал даже поступать вместе в художественное училище. Но Сергей отказался. Выбрал летное. И с тех пор мирно соседствуют в черед его дней работа и увлечение. Впрочем, надо уточнить. Увлечения у Сергея много, но все они друг другу сродни, в них присутствует желание поймать, запечатлеть своей рукой увиденную красоту. К рисованию добавляются резьба по дереву, чеканка. О ней и пойдет речь.

У Сергея Костренко всегда было много друзей. Им нравилось, что он постоянно что-то задумывал, и было любопытно смотреть, как это у него

выйдет, Сергею приятно выступать в роли учителя. Он любит объяснять и показывать. Позднее, когда он закончит Омское летно-техническое училище и придет в Курганское летное подразделение, десятки его работ разлетятся по стране — «потому что приятнее всего — подарить», прихочивая к

тает сказочные или исторические сюжеты. Вот хранитель дома — то ли лев, то ли огромная собака, непонятно какой, но могущественный, сильный зверь. На этой работе по меди — в поединке римские легионеры: медальные профили, острые копья, свирепый взор. Часто образы его работ на-

эскиз и плавно намечается рельеф, обводится контур и резче обозначаются характерные черты. В зависимости от металла в руки берется овалный чекан или бобошки. Таким образом «опускается» фон, поднимается сам рисунок. Очередь за выколотками. Красиво, когда по металлу идет черне-

стренко, второму пилоту АН-2, занятие чеканкой? Зачем ему пропадать в картинных галереях и музеях, добывать, порой выпрашивать металл, листать литературу? Спросит Сергей отца: где повесить готовую чеканку, отец только хмыкнет: где хочешь. Пустяки? Нет. Как уважаем мы человека

ВДОХНОВЕННЫЙ МЕТАЛЛ

этой страсти — чеканке — все новых поклонников.

Увлечение оказалось прочным. Раз собирались у одного из товарищей на вечер. Затея родилась в голове внезапно. Сергея попросили быстро сделать что-нибудь «такое». Вечер удался: легчайшее пламя свечи, музыка Баха, пристально глядящий со стены на молодых летчиков древний лик — чеканка по латуни с чернением «била» в тон настроению. Возможно, для кого-то это был лишь модный антураж, для Сергея — посильная дань захватившему его искусству.

И до сей поры в своих работах Сергей предпочи-

вают любимыми книжками. Иногда эскизы делаются с иллюстрацией, иногда — «из головы», по тому, что нарисует воображение. Есть у Сергея свой Пушкин, есть мужественная и нежная героиня романа Стендаля Ванина Ванины.

ВДОХНОВЕНИЕ приходит с куском металла. Для других этот металл — бросовый, для Сергея — дорогой, предмет долгих поисков. Поистине счастливое для него совпадение, когда готов эскиз и есть под рукой нужный металл: медь ли, латунь или просто кровельное железо. На него накладывается

ние, оно придает работе законченность. Но чернение не везде нужно. Тут руководствуйся вкусом.

О СОВЕННО не претендуй на авторство, он не дает своим работам названия. Но видно, что они — дорожные, потому что самотытны. Впрочем и в тех, «неоригинальных» работах, моментов импровизации найдешь сколько хочешь. С годами и техника рисунка, и выполнение эскизов набирают профессиональные качества. Но в чеканке он по-прежнему любитель.

Есть еще основное дело — самолетовождение. А что дает Сергею Ко-

за умелые руки! Похвалю, когда он лучше других справляется со своей работой. Однако наш интерес к нему сразу возрастает, если мы вдруг узнаем, что он еще играет на гитаре, рисует или умеет подчинить себе дерево и металл. Уважаем не только умелость его рук, но и богатство души, потому что, как правило, одно без другого не обходится.

Сергей говорит: «Я научу чеканке сына (ему от роду пока лишь три месяца), всех ребят в нашем дворе». Конечно, научит, как научил многих своих товарищей-летчиков.

Т. РАЗУМОВА.
Курган.

БЕССМЕРТНЫЙ ФЛАГМАН

ТВОЯ
КНИЖНАЯ
ПОЛКА

Книга Анатолия Маркуши «Бессмертный флагман», выпущенная издательством «Молодая гвардия» в серии «Пионер — значит первый», посвящена замечательному советскому летчику Герою Советского Союза Валерию Чкалову. Публикуем предпоследнее издание предисловия.

Имя Валерия Павловича Чкалова знает в нашей стране не каждый. А в те предвоенные годы, когда наше поколение летчиков только еще приобщалось к авиации, слава его и известность были сравнимы только с нынешней славой Юрия Гагарина.

Тридцатые годы были временем становления и бурного роста советской авиации, которая сделалась именно тогда любимым детищем народа. Лет-

чиков любили, летчиками восхищались. То и дело сердца миллионов читателей авиации охватывали волнение и энтузиазм, вызванные радостными, героическими, а порой и трагическими событиями — перелетами, рекордами, авиационными праздниками, спасением челюскинцев, полетами и гибелью самолета-гиганта «Максим Горький», экспедицией на Северный полюс, и, наконец, боевыми делами наших авиаторов.

О Чкалове написано много, все факты его биографии как будто давно известны, поэтому писать о нем вновь трудно. Анатолий Маркуша не пошел по проторенному пути. Прежде всего он попытался показать жизнь Чкалова, родившегося спустя

год после начала полетов человека на самолете, на фоне истории авиации. И это позволяет читателю достаточно полно представить себе необычайный по своей динамичности и скорости развития путь нашей авиационной техники, понять роль человека в освоении третьего измерения. При этом автор отдельными штрихами показывает общественный и социальный фон, на котором разворачивались и росли наши крылья.

В лирическом репорта-

СПАСИБО БОРТПРОВОДНИКАМ

Мне часто приходится летать. Поэтому есть возможность сравнить уровень сервиса на различных рейсах. Недавно я летел из Хабаровска в Свердловск рейсом 2884. Удивительно слаженно и внимательно работали с пассажирами бортпроводники Л. И. Бруева, Н. Р. Сыч, Д. Н. Харлова. Они информировали нас о тех местах, над которыми мы пролетали, рассказывали о городах, где предусматривались остановки. Были безупречно вежливы и предупредительны. Мы, пассажиры, остались довольны тем микроклиматом, который возник в салоне самолета благодаря им.

Прошу передать мою душевную благодарность этому коллективу за отличный авиасервис.

Н. ЕФРЕМОВА.
г. Петропавловск-Камчатский.

же Анатолия Маркуши приводятся также некоторые ранее не известные или не широко известные факты.

«Бессмертный флагман» написан с любовью

к герою и к делу, которому В. П. Чкалов отдал себя целиком.

Генерал-майор
С. А. МИКОЯН,
заслуженный летчик-испытатель СССР.

XXV ЛЕТНЯЯ СПАРТАКИАДА



На пьедестале почета — представительница команды Курганского авиапредприятия, завоевавшая кубок в эстафетном беге 4×100 в XXV спарта-

киаде Уральского управления гражданской авиации.

На втором месте — представительница команды Челя-

бинского авиапредприятия.

На третьем месте — команда магнитогорского авиапредприятия.

М. ГОРЮКОВА.

СЛОВА, СЛОВА...

Не знаю, много ли людей умирает от любви, но очень многие из-за нее рождаются.

Безвестный врач-акушер.

В наши дни есть одна вещь, которую найти труднее, чем иголку в стоге сена, — это найти иголку в руках молодой девушки.

Из древнего шумерского текста.

Только раньше были возможности воскресения из мертвых. С тех давних пор медицина настолько шагнула вперед, что сейчас такие вещи невозможны.

Никола Палаччи, итальянский врач и юморист.

Любопытно, что в газетах всегда можно узнать о смерти известных людей, но никогда нельзя прочитать об их рождении.

Фольклор африканских пигмеев.

ЮМОР

Когда человек забывается, он делает такое, что долго не забывается другими.

Вам не надо будет стараться избегать соблазнов после шестидесяти: в это время они сами начинают избегать вас.

Когда человек становится слишком старым, чтобы подавать дурные примеры, он начинает давать добрые советы.

Выдержка — это способность с наслаждением слушать, как вам рассказывают вашу любимую шутку.

— Кто познакомил тебя в свое время с твоей женой?
— Мы просто встретились. Я не вино никого.



г. Свердловск, И-20
Редакция газеты
«Авиатор Урала»
Тел. 295-461.
295-496.

Редактор
Ю. ГЕНДЕРТ.

НС 12779. Заказ № 10032.

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