

# С ПРАЗДНИКОМ, ТОВАРИЩИ АВИАТОРЫ!

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

**НА МАРШЕ-  
ЧЕТВЕРТЫЙ,  
ОПРЕДЕЛЯЮЩИЙ**



# Авиатор УРАЛА

ОРГАН УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ  
И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

№ 43 (1961).

СРЕДА,

**6**

НОВАЯ

1974 г.

ГОД ИЗДАНИЯ

XXXIII.

Цена 2 коп.

## Успехов, друзья!

От всей души поздравляем все коллективы авиарботников Уральского управления с праздником 57-й годовщины Великого Октября. Пусть будет финиш четвертого, определяющего года пятилетки успешным. Желаем авиаторам и их семьям новых трудовых успехов в выполнении социалистических обязательств, здоровья и счастья.

УТКИН,  
СЫСОЛЯТИН.

## Ровесники Октября

Ровесники Октября. Поколение, в чьих судьбах отразилась судьба всего нашего государства с самого дня его основания. В 1941, когда им было двадцать четыре, многие из них встали на защиту идеалов революции от фашистских полчищ. Отстояли их. Они были первыми на стройках социализма. Зрелость, их ум, твердость рук были отданы без остатка. Сейчас им 57. Но обычные мерки возраста не для них. Потому что с ровесниками Октября для нас навечно связана молодость нашей страны. Они продолжают трудиться. А. И. Овсянников и М. Г. Топилин — шоферы служ-

бы спецавтотранспорта, С. Н. Иломанов и Ф. К. Якимов — стрелки-пожарные ВОХР, Я. И. Шастов — грузчик аэропорта Артемовск, Б. В. Карпов — бывший бортмеханик, а ныне техник по учету, Е. З. Степин — помощник командира подразделения — все работники Уктусского авиапредприятия и многие другие ровесники Октября, работающие в других авиапредприятиях Уральского управления гражданской авиации, чьих фамилий мы здесь не назвали, всех вас поздравляем с 57-й годовщиной Великого Октября! Желаем вам доброго здоровья и успехов в труде!

НА МИНУВШЕЙ неделе состоялось заседание Совета Уральского управления и президиума теркома профсоюза авиарботников. Об итогах работы авиапредприятий и выполнении социалистических обязательств за третий квартал и девять месяцев 1974 года выступили В. М. Кузнецов, И. Я. Мазин, В. Е. Бекетов, А. Ф. Чернышов, А. И. Чернявский, А. Н. Болонин.

Принято постановление Совета Уральского управления гражданской авиации и президиума Уральского теркома профсоюза авиарботников по итогам социалистического соревнования коллективов предприятий за третий квартал.

Благодаря развернувшейся социалистическому соревнованию за досрочное выполнение заданий четвертого, определяющего года, управление в целом

обеспечило выполнение производственного плана третьего квартала и девяти месяцев текущего года по всем основным и большинству расчетных показателей.

СОВЕТ управления и президиум теркома, рассмотрев итоги социалистического соревнования за третий квартал 1974 года, постановили присудить: первое место Свердловскому авиапредприятию; второе — коллективу пермского авиапредприятия; третье — ЦАВС.

Об участии авиапредприятий управления во всесоюзном общественном смотре-конкурсе за высокую культуру обслуживания пассажиров доложил председатель Уральского теркома профсоюза авиарботников Г. В. Сысолятин. (Постановление Совета Уральского управления гражданской авиации, бюро Свердло-

вского обкома ВЛКСМ и президиума Уральского территориального комитета профсоюза авиарботников и положение о проведении всесоюзного общественного смотра-конкурса авиапредприятий за высокую культуру обслуживания читайте в следующем номере).

Об итогах выполнения плана капитального строительства за девять месяцев и необходимых мерах по выполнению плана за оставшийся период года доложил начальник отдела капитального строительства УрУ ГА И. В. Черкас. О готовности служб Кольцовского авиапредприятия к работе в осенне-зимний период 1974—1975 гг. в соответствии с указанием авианадзора МГА сообщили и. о. командира И. Я. Мазин и и. о. начальника инспекции Уральского управления М. В. Сальманович.

## С опережением плана

В канун праздника, на два с лишним месяца раньше срока, выполнили годовой план по обработке площадей авиационники Пермского предприятия МВЛ и Уктусского авиапредприятия. 340 тысяч га больше запланированного на счету экипажей из Перми. На две тысячи га больше плана сумели обработать и авиаторы Уктуса. Хорошей подмогой полеводам были экипажи Ан-2, где командирами Н. И. Горский и А. В. Барышев из аэропорта Уктус и В. В. Артемчик и А. Я. Султанов из Перми, чья работа признана самой производительной.

## ВЫСТАВКА

### АВИАТЕХНИКИ

В аэропорту Суетула (Финляндия) состоялась Международная выставка авиационной техники. На ней представлено более 70 самолетов из 9 крупнейших стран мира.

# СЛАВА ОКТЯБРЮ!



## В новом аэропорту Ижевска

Перед вами — здание нового аэровокзала в столице Удмуртии Ижевске. Просторное, нарядное, удобное. Отличный подарок строителей гостям и жителям республики к празднику Октября. Новые воздушные ворота откроют авиапассажирам Ижевска доступ в 60 различных городов нашей страны.

В операционном зале аэровокзала. В отделке его удачно сочетаются удмуртские национальные мотивы и черты современ-

ного архитектурного стиля. Здесь использованы мрамор и дерево. Все продумано так, чтоб в зале было удобно и приятно находиться обслуживающему персоналу и пассажирам.

В. И. Винокуров, которого вы видите на снимке, работает руководителем полетов в службе движения аэропорта Ижевск. В новом семизэтажном здании контрольно-диспетчерского пункта условия труда также отвечают всем современным требованиям.



## Фоторепортаж



## Первые вылеты

Одна за другой появились в помещении летного подразделения Ан-12 поздравительные «молнии». В них говорилось о первых самостоятельных вылетах нововведенных командиров кораблей В. В. Эйска и Б. П. Плотникова.

Этому предшествовала большая работа пилотов и командно-руководящего состава. Новичков вводили в строй пилоты-инструкторы А. И. Киселев и А. А. Данилов.

Л. ИВАНОВ.

## НОВОСТИ

БОЛЕЕ

600 ТОНН

В Магнитогорском авиапредприятии продолжается работа по внесению удобрений на поля совхоза — комбината самолетами Ан-2. Два экипажа под командованием И. И. Копаницкого и В. Г. Шабаева внесли уже более шестисот тонн удобрений. Обработано около 3000 гектаров.

Безопасности полетов — повседневное внимание и забота. Этот закон жизни авиаторов среди работников аэропорта Челябинск стал основой в повседневной трудовой деятельности. Слагаемые этого закона многообразны. И одно из них — повышение теоретической подготовки личного состава, занятого на обслуживании самолето-моторного парка.

На особом месте стоит самостоятельная учеба

или свои индивидуальные задания наряду с ветеранами и молодые специалисты.

Большой, слаженный коллектив цеха оперативного обслуживания по примеру коммунистов-наставников в своей теоретической подготовке поднимается на новую ступень мастерства. Отчеты по индивидуальным заданиям ведутся под руководством и контролем инженерно-руководящего состава АТБ. Оп-

года, то во втором цехе в основном эта работа началась с апреля. Если в цехе № 1 индивидуальное задание имеет каждый, то в цехе № 2 более 20 проц. личного состава заданий не имеют. Почти такое же положение и на участках.

Нужно сказать, что индивидуальной учебе администрация АТБ придает огромное значение. Руководители цехов и участков периодически докладывают о ходе уче-

бы на «дне качества», который проводится каждый месяц. Заслушивали руководителей о ходе самостоятельной учебы не раз и на партбюро. Недавно о ходе учебы на заседании партийного комитета отчитывался главный инженер АТБ Ю. Я. Бойченко. Партком дал высокую оценку постановке самостоятельной учебы в АТБ. Указав на недостатки, партком рекомендовал внедрить во всех службах авиапредприятия методику проведения занятий АТБ. Такая всеобщая заинтересованность в деле повышения теоретических знаний не могла не сказаться в целом на делах АТБ. Резко повысились требования к технологической и трудовой дисциплине. Достаточно сказать, что в цехе № 2 за восемь месяцев года допущено всего два дисциплинарных проступка. Практика показала, что проблема «аудитории» в процессе учебы сказывается; и там, где нет возможности ее собрать, руководители принимают письменные доклады у авиаспециалистов по заданной теме. Так, например, выступают специалисты лаборатории, где руководителем С. А. Андриевский.

## ИНДИВИДУАЛЬНАЯ УЧЕБА В АТБ

авиационных специалистов. Это от их грамотного, безукоризненного выполнения должностных инструкций во многом зависит выполнение экипажем полетного задания.

1974 год в системе индивидуальной учебы в АТБ стал годом определенных успехов. Взять хотя бы цех оперативного обслуживания самолетов. Как и во всех других делах, здесь впереди коммунисты, классные специалисты А. С. Кукарека, А. М. Кошевой, В. Л. Подобед, А. Н. Агеев. Они не только сами подготовили и провели занятия по восьми темам, но и оказали большую помощь товарищам по работе в подготовке докладов и в прочтении их перед коллективами авиаспециалистов. Успешно выпол-

ределение темы, задания, подбор кандидатур на данный материал, закрепление консультанта, предоставление аудитории для доклада. Все эти детали дают ясное представление о сложности в выполнении важного дела. Нужно сказать, что делается это все с большим желанием, с огоньком, хотя есть и трудности с литературой, комматой для самоподготовки и др.

А как обстоит дело в цехе трудоемких регламентов, на участках? Перед мной журнал индивидуальных заданий тем цеха № 2. Листаю странички. Мелькают фамилии инженеров, авиатехников, других специалистов. Но если в цехе № 1 индивидуальные задания выдавались с конца 1973

года, то во втором цехе в основном эта работа началась с апреля. Если в цехе № 1 индивидуальное задание имеет каждый, то в цехе № 2 более 20 проц. личного состава заданий не имеют. Почти такое же положение и на участках. Нужно сказать, что индивидуальной учебе администрация АТБ придает огромное значение. Руководители цехов и участков периодически докладывают о ходе уче-

бы на «дне качества», который проводится каждый месяц. Заслушивали руководителей о ходе самостоятельной учебы не раз и на партбюро. Недавно о ходе учебы на заседании партийного комитета отчитывался главный инженер АТБ Ю. Я. Бойченко. Партком дал высокую оценку постановке самостоятельной учебы в АТБ. Указав на недостатки, партком рекомендовал внедрить во всех службах авиапредприятия методику проведения занятий АТБ. Такая всеобщая заинтересованность в деле повышения теоретических знаний не могла не сказаться в целом на делах АТБ. Резко повысились требования к технологической и трудовой дисциплине. Достаточно сказать, что в

Одной из основных форм отчетов инженерного состава выбрана подготовка и проведение ими занятий на сборах повышения квалификации авиаспециалистов, проводимых в АТБ с отрывом от производства. Нет необходимости говорить о важности этой работы в цехах и участках АТБ. Главная задача состоит в том, чтобы она проводилась систематически, повседневно и не была превращена в дежурное мероприятие для «галочки». От этого во многом зависит четкая, оперативная, безаварийная работа в ответственный, зимний навигационный период 1974—75 годов.

Б. БЕЛОДУБРОВСКИЙ.  
г. Челябинск.

## К юбилею ледовой разведки

В ноябре 1974 года советской ледовой авиационной разведке — одному из наиболее действенных средств исследования морских льдов и обеспечения арктического мореплавания — исполняется 50 лет.

В августе 1924 года полярный летчик Чухновский на самолете Ю-20 впервые в мире совершил полет специально для разведки льдов, для выбора наиболее легкого пути движения судов Карской морской экспедиции. Возможность быстрого осмотра значительных площадей моря с самолетов и высокая оперативность в передаче информации явились теми преимуществами по сравнению с наблюдениями, проводимыми с береговых станций и судов, которые поставили авиацию в разряд необходимого средства сбора ледовой информации, исследования ледового режима и обеспечения проводки судов. Вот почему 1924 год стал годом рождения ледовой разведки.

За истекшие полвека ледовая авиационная разведка прошла большой путь: от первых полетов на самолетах с огромными затруднениями и риском, требовавших большого мужества и самоотверженности от летчиков и научных сотрудников, до современных турбореактивных воздушных судов — летающих научно-исследовательских обсерваторий, оборудованных аэрофотографической термосъемочной, радиолокационной и фототелеграфной аппаратурой.

В настоящее время ни одна морская операция, ни одно судно в Арктике не обходится без информации и рекомендации ледовой авиаразведки. Методы ведения и организации ледовой авиаразведки распространены на реки и замерзшие неарктические моря, они широко используются за рубежом.

А. ЛАЗО.

Кольцово — аэропорт особенный. Он отличается от других портов управления не только размерами, не только большим планом и пассажирооборотом. Он выделяется еще и тем, что здесь эксплуатируют лайнеры Ан-12, специализированные грузовые корабли, трассы которых пронизывают всю страну — от Риги до Владивостока, от Певека до Еревана.

Особое значение приобретает специфика работы пилотов. Час летного времени Ан-12 дает прибыль около трехсот рублей. Полеты грузовых кораблей вносят весомый вклад в выполнение пла-

процента, по производительности полетов — на 108 процентов.

Большую роль в достижении этих цифр сыграло социалистическое соревнование между экипажами.

Можно назвать много таких примеров, когда командир самолета в один из месяцев вдруг выходит на первое место. Это, конечно, хорошо, честь и хвала такому командиру за отлично проведенную работу. Но если это первое место держится только на одном рывке, на удачном стечении обстоятельств, то значит командир не совсем серьезно относит-

ленному, творческому подходу к своей работе.

Конечно, свою роль играет и специфика работы командиров Ан-12. Пока он «не провезен» в аэропорт назначения, то не имеет права на посадку в нем. В графике, где отмечен «провоз» пилотов в аэропорты назначения, против фамилии Собковского стоят две красные черты, означающие его знакомство почти со всеми аэропортами страны, за исключением двух-трех, куда наши самолеты летают чрезвычайно редко.

Весьма характерно, что его личные социалистические обязательства



стические обязательства — своеобразный показатель уровня работы командира корабля.

Еще один пример подтверждает эту мысль —

может у него чему-то научиться. Дунаев известен еще и как командир, умеющий создавать хорошую психологическую атмосферу в экипаже.

## АВТОРИТЕТ ДЕЛОВОГО КОМАНДИРА

на аэропорта. В связи с этим на пилотов Кольцовского подразделения Ан-12 возлагается очень важная задача, выполнять которую можно и нужно с большой ответственностью.

Личный состав летного коллектива с большим пониманием относится к своей работе.

Об этом можно судить хотя бы по результатам работы за десять месяцев. План десяти месяцев выполнен к двенадцатому октября, то есть более чем на полмесяца раньше назначенного срока. По тонно-килограммам — на 103,6 процента, по налету часов — на 103

ся к социалистическому соревнованию, к выполнению обязательств.

Мне назвали фамилию командира Ан-12, у которого успех никогда не бывает случайным. Это А. П. Собковский. Ведь из чего складываются хорошие результаты работы грузового корабля Ан-12? Из сочетания летного мастерства и экономического расчета. Из умения скомпоновать количество груза и горючего и дальности расстояния. Собственно говоря, как сказал командир летного коллектива Ан-12 Ю. В. Батищев, многим нужно учиться у Собковского вот такому осмы-

сленно, творческому подходу к своей работе.

Конечно, свою роль играет и специфика работы командиров Ан-12. Пока он «не провезен» в аэропорт назначения, то не имеет права на посадку в нем. В графике, где отмечен «провоз» пилотов в аэропорты назначения, против фамилии Собковского стоят две красные черты, означающие его знакомство почти со всеми аэропортами страны, за исключением двух-трех, куда наши самолеты летают чрезвычайно редко.

Весьма характерно, что его личные социалистические обязательства

работа командира корабля Ан-12 Л. Г. Дунаева. У него в сентябре производительность полетов достигла 116 процентов.

И вновь в его социалистических обязательствах весьма конкретные пункты. Вновь тот же осмысленный подход к работе, точный расчет груза, горючего, расстояния. Из всех этих слагаемых складывается стабильность работы, приобретает самый важный авторитет в грузовой авиации — авторитет делового командира. К такому командиру тянется молодежь, знающая, что она

Оба командира, оба коммунисты, оба передовики социалистического соревнования, умело выполняющие свои обязанности — вот что объединяет Собковского и Дунаева. Они служат хорошим примером для личного состава подразделения Ан-12. И командиры других кораблей равняются на них, на других таких же авторитетных людей, расширяя и углубляя социалистическое соревнование в коллективе. Доказательство этому — план десяти месяцев, выполненный на девятнадцать дней раньше срока.

В. КОПНОВ.

Скоро Кольцовское авиапредприятие первым на Урале пополнит свой парк высококомфортабельными турбореактивными лайнерами Ту-154, которые в ближайшие годы должны полностью заменить тружеников Ил-18. Первая машина приземлится в Кольцово в начале 1975 года. Как готовятся к встрече свердловские пилоты? Наш корреспондент попросил рассказать об этом старшего пилота-инспектора УрУ ГА, заслуженного пилота СССР К. В. Третьякова.

— Константин Васильевич, сколько новых машин получит авиапредприятие и достаточно ли подготовлено экипажей для их обслуживания?

— В течение 1975 года мы получим четыре самолета Ту-154. Уже сейчас для работы на них переучена значительная часть летного состава с Ил-18.

Как проходит обучение пилотов?

— Мы посылаем людей в Ульяновскую школу высшей летной подготовки, там они в течение трех с половиной месяцев изучают самолет. Потом отправляем практиковаться в Москву. Договариваемся, чтобы во Внуково вводили в строй наши экипажи. Это не так просто, потому что в стране сейчас идет массовое переучивание на новую машину.

— Вы сказали, Кон-

стантин Васильевич, что не просто устроить стажеров. Есть другие трудности?

— Есть. Инструкция требует, чтобы на Ту-154 обучали пилотов первого и второго класса, с высшим и незаконченным высшим образованием, самых способных и перспективных. Учитывается все: опыт, мастерство, налет часов, возраст, личные качества. А летчиков надо много.

— Кто из свердлов-

ских пилотов первым прошел обучение на Ту-154?

— Ну, как положено по должности, я сам, затем заместитель командира летного подразделения в Кольцово Николай Алексеевич Пензин, лучший пилот-инструктор УрУ ГА, кавалер ордена Ленина Дмитрий Иванович Шурло и другие.

— Какими качествами отличается лайнер Ту-154 от других пасса-

жирских машин, в частности, от Ил-18?

— Скорость у него в полтора раза больше, чем у Ил-18, а время набора высоты — меньше. Пассажиры тоже берет в полтора раза больше — 158 человек.

— Когда свердловчане сами смогут оценить новую машину?

— С мая нового года Ту-154 начнет выполнять регулярные рейсы в Москву.

## Готовимся к встрече Ту-154

### Первый на Урале

## В ногу с веком

ПО РАЗНЫМ поводам человек испытывает потребность дать себе отчет о прожитых годах. Иногда такое нависает дамокловым мечом без всякой видимой причины. Бывает, надо разобраться с сегодняшним, а ответа ищут в прошлом. Встречи, даты — тоже повод оглянуться назад.

Ефим Захарович Стешина задумался: «Наверное, сделал не все, что мог. Среди моего поколения немало настоящих героев». Еще через минуту возникла и утвердилась другая мысль: «Но и я сыну могу сказать — жизнь прожита честно. От трудностей я не убежал». Ему, родившемуся в один год с Советской властью и награжденному орденом Октябрьской Революции, такой отчет, такая свертка своей жизни со временем бывают просто необходимы. Он запомнил встречу двадцатилетних ровесников Октября в 1937 году. На них, моло-

дых, возлагалось много надежд, страна была в праве рассчитывать на то, что они будут оправданы делами нового поколения. Наверное, и в выборе им профессии, связанной с авиацией, тоже сказались дух своего времени.

Он жил под Брянском, в деревне. Семья большая, отец — крестьянин-бедняк. И уже в детстве, несмотря на недостатки и нехватки, ему казалось, что жизнь обещает ему, деревенскому мальчугану, многое. Самолет видел в небе много раз, видел смотреть, как он исчезает с горизонта, теряясь вдаль. Однажды произошла вынужденная посадка прямо возле их деревни. Мгновенно сбегались все мальчишки. Особенный восторг, как он помнит, произвел на них тяжелый гул мотора. Мечта стать летчиком была не у одного его из деревенских ребят. Но он им стал. Поначалу медки «пустили» лишь в техни-

техническое училище. Но его привлекала не только сама машина, главным был полет. Этому не хотелось изменять.

После того, как отовоевал с белофиннами, обслуживал скоростной бомбардировщик и был награжден за службу «Медалью за отвагу», грянула Великая Отечественная война. В 1942 трудном году, перед одним из вылетов подал заявление в партию. Вылетел в бой коммунистом. Были пройдены Северо-Западный и Сталинградский фронты. В скором третьем войну для него закончилась. Стешина отозвал на учебу в Курганское летное училище. Был сделан новый шаг к цели. А затем — вылеты, вылеты, вылеты. Обшарено огромное пространство на маленьком Ан-2, незаменимом Ан-2. Геофизические съемки в горах, где от пилота требуется высший класс мастерства, переброска

грузов с Полярного Урала на юг, тысячи пассажиров. И хотя сосчитать все это и проставить цифрами невозможно, оценку, причем, самую справедливую, его труд получил. К боевой медали прибавилось две «За трудовую доблесть». И уже работая в Уктусском авиапредприятии, заслужил он орден Октябрьской Революции, врученный за успешное выполнение заданий восьмой пилотки. Верный Ан-2 к этому времени был изучен до тонкостей, работа стабилизировалась, как никогда. И тут Ефим Захарович заскучал немного. Выручила и образовала новая для него машина, вертолет Ми-4.

В личном деле Е. З. Стешина проставлена цифра 14 тыс. 895. Это его общий налет часов. За ней — годы напряженной работы. Сейчас Ефим Захарович работает в должности помощника командира подразделения вертолечников. Грустит, что по состоянию здоровья не может летать. Отказаться ему от этого трудно. Высокий, подтянутый и, да не по-

кажется это банальным, с молодой улыбкой, он выглядит сильным и мужественным. Хотелось бы вновь попасть в те места, где он летал в пятидесятых и где сейчас ведется прокладка Байкало-Амурской магистрали. Посмотреть на перемены. Порадоваться им. Всегда привлекала Стешина такая работа, где можно выложиться до предела.

Р. ТАНИНА,  
г. Свердловск.

Посвященный празднику

В Перми прошел торжественный вечер авиаторов, посвященный Великой Октябрьской революции.

На нем была отмечена ударная работа личного состава Пермских авиапредприятий и объявлены итоги социалистического соревнования за III квартал. Его победителям — службе перевозок (начальник Н. П. Малаев), летному коллективу (командир В. А. Шубин) и службе движения авиапредприятий (В. А. Дроздов) были вручены переходящие Красные Знамена.

Л. ИВАНОВ.

В принятом правительством СССР постановлении по этому вопросу отмечается, что за последние годы расширилась сеть предприятий торговли и общественного питания на вокзалах и в аэропортах, увеличился и обновился парк вагонов-ресторанов, улучшилось снабжение их продовольственными товарами в пунктах отправления и в пути.

Однако уровень торгового обслуживания пассажиров, а также материально-техническая база торговли и общест-

## Об улучшении торгового обслуживания пассажиров на железнодорожном и воздушном транспорте

венного питания на железнодорожном и воздушном транспорте еще не соответствуют возросшим требованиям.

Советам Министров союзных республик, Министерству торговли СССР, Министерству путей сообщения и Министерству гражданской авиации поручено осуществить мероприятия по улучшению торгового обслуживания пассажиров на железнодорожном и воздушном транспорте с тем, чтобы обеспечить:

устранение имеющихся недостатков в организации торгового обслуживания пассажиров и повышение ответственности руководителей торговых организаций, начальников железных дорог и начальников управлений гражданской авиации за торговое обслуживание пассажиров; расширение сети ресторанов, кафе, буфетов, торговых павильонов и киосков на вокзалах, а также разносной торговли, выделение необходимых помещений для организации предприятий общественного питания, улучшение качества приготовления блюд, соблюдение санитарного режима при приготовлении пищи, правил торговли и повышение культуры обслуживания;

полное оснащение предприятий общественного питания на транспорте современным технологическим и холодильным оборудованием, необходимой кухонной и столовой посудой. (ТАСС).

## Встреча с боевой юностью

Советские люди, начиная с прошлого года, отмечают, как большой праздник, 30-ю годовщину освобождения от фашистских захватчиков временно оккупированных районов страны. Празднества начались в Сталинграде, затем эстафету приняли Курск, Ленинград, Киев, Новороссийск. В конце октября юбилей народного подвига отметил заполярный город Мурманск. На волнующую

встречу с боевой юностью с которыми защищал Заполярье в годы Великой Отечественной войны. На этой встрече многие не досчитались боевых друзей: раны войны продолжают и сейчас вырывать из рядов бывших фронтовиков. Из целой авиационной дивизии на празднование приехало лишь 12 человек.

Встреча однополчан состоялась через 30 лет. С трудом узнавали друг друга бывшие безудельные лейте-

жени. Они поражали врага своим мужеством, волей к победе.

На этой встрече с особой теплотой вспоминали тех, кто навсегда остался лежать в заполярной земле. В память о погибших установлены гранитные обелиски в Долине Славы, где проходили самые ожесточенные бои. Минутой молчания почтили их память гости и хозяева Мурманска.

Одним из самых торже-

### К 30-летию Победы

встречу съехались более трех с половиной тысяч гостей со всех концов нашей страны и из-за рубежа. Был среди них и сотрудник отдела перевозок Уральского управления, майор запаса М. Н. Кметь.

Приехал Михаил Никитович в Мурманск на встречу с боевыми друзьями-однополчанами, вме-

нанны, защищавшие Заполярье три суровых военных года. Одни из них пришли тогда в дивизию сразу же после авиационного училища, другие, как М. Н. Кметь, с других фронтов, уже понюхав пороха. За три года войны летчики научились летать на всех типах самолетов, бывших тогда на воору-

женных моментов празднования было открытие памятника защитнику Родины на берегу Кольского залива. С расстояния в несколько десятков километров виден он с моря и с суши и будет служить как бы напоминанием о том, что границы нашей Родины неприкосновенны. Л. СЕРГЕЕВА.

## Герои с нами

Издательство «Удмуртия» выпустило книгу журналиста В. Т. Кибардина «Крутая спираль». В ней помещены очерки о ветеранах Великой Отечественной войны.

Книга открывается очерком «Крутая спираль» — об отважном летчике-уральце Герое Советского Союза Артеме Демидовиче Торопове. Его фронтовая судьба богата событиями. С первых дней войны он участвовал в сражениях. Воевал под Севастополем, Сталинградом, прорывал кольцо блокады вокруг города Ленина, бомбил гитлеровцев у Данцига и Будапешта, Кенигсберга и Берлина.

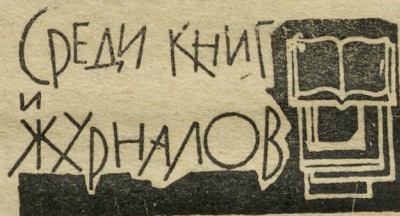
Однажды в составе группы бомбардировщиков экипаж Торопова совершил ночной полет на Таллин. В ту ночь они летели туда дважды. Во время первого вылета машину заметили вражеские истребители, однако все обошлось благо-

приятным празднику Октября. В нем было рассказано о передовиках аэропорта, о лучших службах, об ударной работе авиаторов в честь праздника.

В заключение выпуска прозвучал праздничный концерт.

### «НА ВЗЛЕТ»

Сегодня в Кольцовском авиапредприятии прозвучал очередной выпуск радиожурнала «На взлет!», посвящен-



получно. Самолет Торопова во второй раз поднялся в воздух и взял курс на цель. Когда подошли к станции, машина попала в луч мощного прожектора. Все в кабине стало ослепительно ярким. Чтобы не ослепнуть, командир опустил сидение и повел машину лишь по приборам. Ползком Артему Торопову удалось пробраться в носовую часть и приникнуть к прицелу. Бомбы посыпались вниз.

В этом бою советский бомбардировщик был поврежден, но его храбрый экипаж сумел обстрелять вражеский аэродром и дотянуть к своим. В очерках читатель встретится и с другими отважными патриотами, храбро защищавшими свою Отчизну.

Ф. КРАВЦОВ.

## Гостиница принята

С оценкой «хорошо» принято государственной комиссией новое четырехэтажное здание гостиницы в Кировском аэропорту. В ее номерах, в основном, двух- и четырехместных, могут проживать одновре-

менно более 200 пассажиров.

Сейчас гостиница готовится к сдаче: оборудуется мебелью, приводится в рабочий порядок.

В. СУХАЧЕВ, работник аэропорта.

## Проект признан образцовым

В Государственном научно-исследовательском институте гражданской авиации на отраслевой выставке демонстрируется макет строящегося в Ростове-на-Дону аэровокзала.

Посетители выставки — видные специалисты, инженеры, строители, руководители авиационных пред-

приятий, научные работники дали высокую оценку проекту аэровокзала, в котором удачно найдена схема планировки перрона, рабочих площадей, прилегающей территории. Проектом предусмотрено внедрение технических новинок в обслуживании пассажиров.

А. САШИН.

В здоровом теле здоровый дух. Истина эта с времен античности и до наших дней не утратила своей злободневности. Особенно большое значение имеет она для пилотов, профессия которых требует порой хорошей физической и психологической закалки, натренированной воли.

В аэропорту Уктусской физической подготовкой занимается весь летный состав. И что особенно ценно, занимается не только из-за того, что этого требует его должностная инструкция, а потому, что спорт здесь в почете.

Что греха таить, есть такие предприятия, где и инструктор по физкультуре есть, и зал для занятий, а повышает свое спортивное мастерство лишь небольшая группа спортсменов-разрядников. Остальные же лишь иногда посещают занятия, да и то ради галочки.

В Уктусском аэропорту к спорту относятся уважительно. Не считают для себя зазорным выступить в соревнованиях команды подразделений. Заместитель командира летного подразделения по политико-воспитательной работе В. Л. Деревянченко не только постоянно участвует во всех соревнованиях, но и показывает при этом неплохие результаты.

Но соревнования соревнованиями, а главной задачей остаются еженедельные занятия. Построены они так, что могут удовлетворить всем вкусам. Три раза в неделю физподготовка проходит в бассейне на Химмаше, один раз — в спортивном зале. Порой зал заменяется занятиями легкой атлетикой на улице. Не всегда все гладко. Как и в любом авиапредприятии, специфика легкой работы не всегда дает возможность пилотам временно повышать

свою физическую закалилку. Но если нет объективных причин, на занятие все идут охотно. И хотя в авиапредприятии нет погоны за разрядами и дипломами, соревнования, которые проходят, кстати, здесь довольно часто показывают, что физподготовка не проходит даром. В последние две недели до праздника в предприятии проходили волейбольные встречи в подразделениях самолетов Ан-2, вертолетном и в целом по предприятию.

В соревнованиях на первенство предприятия приняло участие шесть команд: по две команды от вертолетчиков, от пилотов самолетов Ан-2 и от АТБ. Первое место и переходящий кубок завоевала команда подразделения, где командиром С. Б. Бутов, второе — где командиром Л. А. Кузнецов, третье — команда самолетного цеха АТБ.

— 90 стотинков.  
— Довезите, пожалуйста.

— А вы?  
— Я пешком быстренько доберусь.

х х х

В Габрово горсовет снизил цену на проезд в трамвае. На следующий день в горсовет пришла огромная толпа. Их спросили: в чем дело?

— Безобразия, — отвечали они. — Мы никогда не ездим на трамвае. Но сейчас стали экономить в день на две копейки меньше!

Муж достраивал дом, но сорвался с крыши, с большой высоты. Пролетая с молотком в руках мимо окна, он успел крикнуть жене:

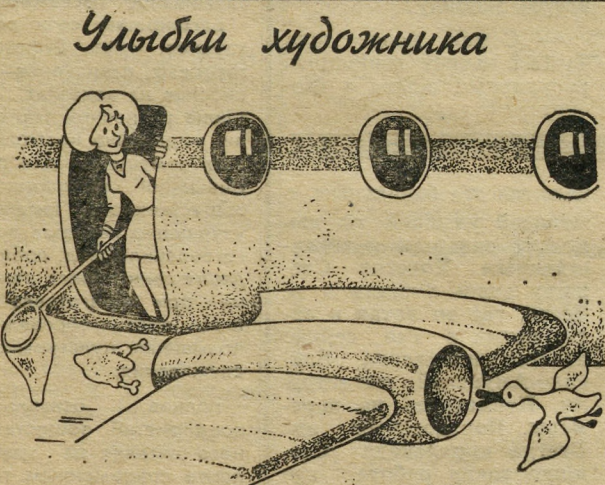
— Готовь ужин на одного!



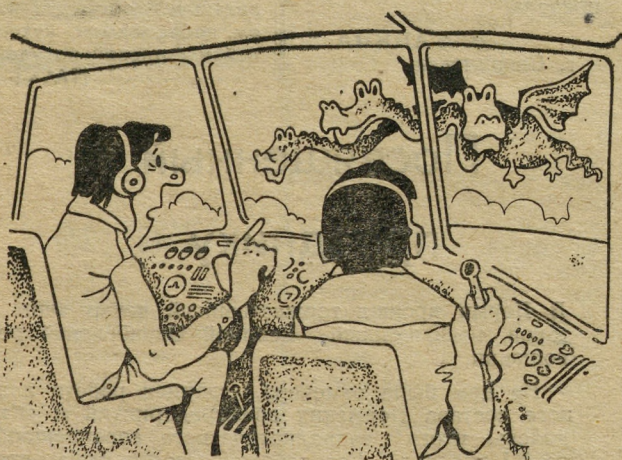
Габрово — центр юмора Болгарии. О габровцах, их веселости, скупости ходит по стране много шуток, анекдотов. В Габрово каждый год проводятся забавные фестивалы — съезды юмористов страны. Предлагаем несколько габровских шуток.

Габровец приехал в Софию, поймал такси и спрашивает:

— Сколько стоит довести чемодан до центра?



Улыбки художника



1. Обед летит!  
2. Скажи ему, если еще раз будет не по трассе летать — в инспекцию пожалуюсь.

Рис. С. Ашмарина

Свердловск.

Редактор Ю. ГЕНДЕРТ.

НС 13551. Заказ № 11414.

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

г. Свердловск, И-20

Редакция газеты

«Авиатор Урала»

Тел. 295-461.

295-496.

НАШ АДРЕС И ТЕЛЕФОН: