



# Слава доблестной Советской Армии, рожденной в огне Октябрьской революции!

Все эти годы партия уделяла должное внимание укреплению обороноспособности нашей страны и совершенствованию Вооруженных Сил. Мы можем доложить съезду, что в этой области нами сделано немало. Улучшилось оснащение Вооруженных Сил современным оружием и боевой техникой, повысилась качество боевой подготовки и идейная закалка личного состава. В общем, товарищи, советский народ может быть уверен, что плоды его созидательного труда находятся под надежной защитой.

Ни у кого не должно быть сомнений и в том, что наша партия будет делать все, чтобы славные Вооруженные Силы Советского Союза и впредь располагали всеми необходимыми средствами для выполнения своей ответственной задачи — быть стражем мирного труда советского народа, оплотом всеобщего мира.

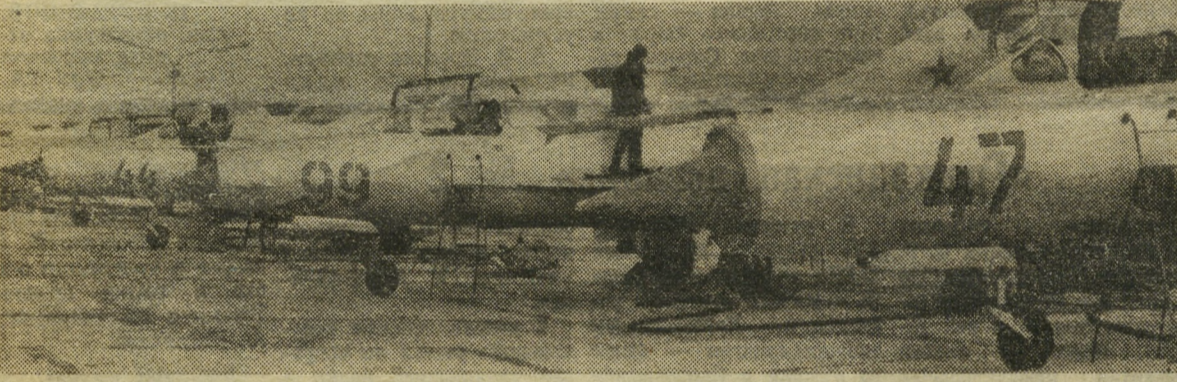
(Из Отчетного доклада ЦК КПСС XXV съезду КПСС).

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

## Авиатор УРАЛА

ОРГАН УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

№ 7 (2067).  
СРЕДА,  
**23**  
ФЕВРАЛЯ  
1977 г.  
ГОД ИЗДАНИЯ  
XXXVI  
Цена 2 коп.



На страже мирного неба.

### На торжественный вечер

В Ижевском авиапредприятии состоялась встреча с фронтовиками, посвященные Дню Советской Армии и Военно-Морского Флота.

Сегодня коллектив предприятия собрался в городском театре на торжественный вечер. Перед молодежью выступили ветераны войны и труда.

Широко развернуто социалистическое соревнование в Кировском авиапредприятии. Накануне годовщины со дня открытия XXV съезда КПСС мы подвели первые итоги и решили встретить 60-летие Октября тру-

### В годовщину XXV съезда КПСС

довым подарком — встали на ударную вахту «Каждый месяц работы посвящаем одной пятилетке». Например, январь посвящен первой пятилетке. Решено каждый месяц выполнять план по пассажирообороту на один день раньше срока. Почин поддержан и одобрен на профсоюзной конференции.

**М. ОКУЛОВ,**  
зам. командира  
авиапредприятия  
по политико-воспитательной  
работе.

### 16 апреля — Ленинский коммунистический субботник

В подразделениях, службах и цехах Уктусского авиапредприятия прошли митинги, посвященные инициативе трудящихся Московского завода им. Духачева о проведении 16 апреля коммунисти-

### Почин москвичей подхвачен!

ческого субботника, посвященного 107-й годовщине со дня рождения В. И. Ленина и 60-летию Великой Октябрьской социалистической революции. Работники предприятия единодушно решили показать высшую производительность труда и высокое качество работы. Средства, заработанные на субботнике, будут перечислены в фонд 10-й пятилетки.

Собрания и митинги состоялись также в службах и цехах Курганского и Ижевского авиапредприятий.

**Б**ОЛЕЕ 500 миллионов пассажиров обслужит за годы десятой пятилетки гражданская авиация страны. Максимум удобства каждому путешественнику — таков девиз работников Аэрофлота. О развитии пассажирских воздушных перевозок, намеченных мерах по улучшению обслуживания корреспонденту ТАСС рассказал заместитель министра гражданской авиации К. К. ГУЛАКОВ.

Воздушный транспорт страны развивается стремительно. О темпах роста можно судить по таким цифрам: в девятой пятилетке авиаторы перевезли более 430 миллионов пассажиров. В минувшем году услугами Аэрофлота воспользовались свыше ста миллионов человек. Ни одна авиакомпания мира не обслуживала за год такого количества пассажиров.

Путь в небо начинается с земли. Поэтому с каждым годом расширяется сеть агентств и касс Аэрофлота в стране. Более 40 агентств крупных городов подключены к автоматизированной системе обслуживания населения «Сирена». Это позволило ускорить процесс продажи билетов и резервирования мест на само-

леты. Миллионы пассажиров воспользовались услугами «Сирены» со времени ее ввода в эксплуатацию. Большая работа прово-

дятся по замене устаревших самолетов машинами новых марок. «Ветераны» воздушных трасс Ил-18 и Ту-104 уступают место комфортабельным лайнерам Ил-62 и Ту-154. На местных линиях началась эксплуатация летающих «микроавтобусов» Л-410, созданных авиастроителями ЧССР.

### Темпы роста

Ведутся государственные испытания машин ближайшего будущего — Як-42 и первого советского аэробуса Ил-86 — в этих воздушных лайнерах предусмотрен максимум удобства для пассажиров. В салонах — удобные кресла, кондиционированный воздух, значительно снижен уровень шума. Чтобы пассажир не терял времени на сдачу багажа и его получение, здесь предусмотрена так называемая система «багаж при себе». Пассажир поднимается по встроенному трапу самолета и

оставляет чемодан в багажном отделении.

Максимальный комфорт для пассажиров предусмотрен также и при строительстве новых аэропортов. Они оснащаются современными комплексами механизации, системами информации о движении самолетов, наличии мест. Новое оборудование позволяет свести к минимуму формальности, связанные с регистрацией билетов и оформ-

лением багажа. За пятилетку будет построено около 40 аэровокзальных комплексов по индивидуальным и типовым проектам. Характерная черта — возросшее внимание к средним по размерам городам. Все новые аэропорты оснащаются сложным аэронавигационным оборудованием, что позволит значительно повысить регулярность полетов.

Широкая программа строительства аэровокзальных комплексов, оснащение гражданской авиации комфортабельными скоростными самолетами и совершенной наземной техникой.



Фото А. НАГИБИНА.

## План развития Уральского управления ГА в 10-й пятилетке

	Единица измерения	1976 г.	1977 г.	1978 г.	1979 г.	1980 г.	В целом за пятилетку
Участковый пассажирооборот	млн. пкм	7560	7500	7850	8400	9000	40310
Налет приведенных часов по ПАНХ	тыс. час.	262	262	269	270	275	1338
Доходы	млн. руб.	179	177,05	178,6	188,7	206,2	929,55
Прибыль	млн. руб.	52,5	46,59	39,1	39,7	46,2	224,09
Общий объем перевозок (участковый ткм)	млн. ткм	915	870	910	965	1040	4700
Эксплуатационный ткм	млн. ткм	750	742,8	746,3	771,2	841,6	3851,9
Отправки: пассажиров	тыс. чел.	4960	5150	5380	5700	5900	27090
почты	тыс. т	14,3	14,8	14,9	15,7	16,0	75,7
грузов	тыс. т	101	105	107	110	113	536
Обработка площадей	млн. га	1,85	1,55	1,90	1,92	2,00	9,22



Благодаря систематической, целенаправленной политико-воспитательной работе, которую лично проводит командир летного подразделения АН-2 Сыктывкарского авиапредприятия А. В. Ещенко совместно с командирами звеньев и активом, подразделение отличается организованностью и слаженностью в работе.

На снимке: Андрей Васильевич Ещенко.



Для авиаторов представит интерес пособие, созданное коллективом авторов под редакцией В. А. Назарова «Применение авиации в сельском и лесном хозяйстве» (Издание 2-е, перераб. и доп., 1975 г., 312 с., ц. 1 р. 34 к.). В этой работе дано описание сельскохозяйственной аппаратуры самолетов и вертолетов, излагаются основы технологии авиационных работ. Причем, основное внимание уделено обеспечению безопасности полетов и четкому проведению технологического процесса. Детально рассматриваются все виды сельскохозяйственных авиационных работ.

### Первая лекция

Лекцией - концертом, посвященной творчеству великого австрийского композитора Йозефа Штрауса, начал работу музыкальный лекторий «Элегия», организованный для работников Ухтинского авиапредприятия. Исполнители — преподаватели Ухтинской детской музыкальной школы. Программа лектория на 1977 год предусматривает познакомить слушателей с темой романтизма в фортепианной музыке. Первая лекция-концерт собрала многочисленную аудиторию, что говорит об интересе, который проявляют работники аэропорта к классической музыке.

Л. ОСИПОВА, зав. массово-политическим сектором ДК «Авиатор».

### ПО ИТОГАМ РАБОТЫ ЗА 1976 ГОД СОВМЕСТНЫМ РЕШЕНИЕМ УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ И ПРЕЗИДИУМА ТЕРРИТОРИАЛЬНОГО КОМИТЕТА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ СМЕНЕ СЛУЖБЫ ДВИЖЕНИЯ АЭРОПОРТА КОЛЬЦОВО, ВОЗГЛАВЛЯЕМОЙ МОЛОДЫМ РУКОВОДИТЕЛЕМ ПОЛЕТОВ В. В. ЕРЕМЕЕВЫМ, ПРИСВОЕНО ЗВАНИЕ «ЛУЧШАЯ СМЕНА СЛУЖБЫ ДВИЖЕНИЯ» УПРАВЛЕНИЯ. Это пер-

Вышел в свет февральский номер журнала «Гражданская авиация». Он открывается материалами, рассказывающими о выдающемся деятеле Коммунистической партии и Советского государства Генеральном секретаре ЦК КПСС товарище Л. И. Брежнев, семидесятилетие которого отмечалось в декабре прошлого года. Под рубрикой «Решения XXV съезда КПСС — в авиационных компаниях» помещена статья

### В помощь пилоту

В издательстве «Транспорт» имеется в наличии ряд книг для работников гражданской авиации. Большое значение для освоения авиационного мастерства имеет обучение летной технике.

## Как пришел успех

...я смена, первал группа работников службы движения в аэропорту Кольцово, которая своим самоотверженным, слаженным, тегким, но благородным трудом заслужила это почетное звание, обеспечивая высокую безопасность полетов при управлении воздушным движением.

Как пришел этот успех? Безусловно, не случайно. Это результат кропотливого труда всего коллектива смены в течение прошедшего года. Это и результат умелого руководства деятельностью личного состава смены, правильной расстановки сил общественных организаций по участкам работы и, наконец, это результат развитого чувства ответственности каждого не только за свой участок работы, но и всей смены.

Заслуга в этом не од-

ного Виктора Васильевича. Он умело опирается на общественность смены, партийную, комсомольскую и профсоюзную организации. Умело использует их в воспитании коллективе чувства товарищества, взаимной выручки по принципу «Все за одного, один за всех».

В смене, возглавляемой Виктором Васильевичем, 15 человек. Среди них опытные работники службы движения, такие как руководитель полетов района И. Д. Докчак, оператор С. И. Скардина и многие другие. Характерно, что в данной смене все члены коллектива выполняют общественную работу. Сам Виктор Васильевич является руководителем народной дружины смены, Лыков — секретарь партийного бюро и пропагандист, Борисов избран председателем мест-

ного комитета службы движения, А. Бородоченко — редактор стенной газеты службы. Смена носит звание смены коммунистического труда, а пятнадцатый борется за это звание. Большая общественная работа, выполняемая членами коллектива, помогла смене добиться отличных результатов в производственной деятельности и в социалистическом соревновании завоевать почетное звание.

В данной смене постоянно совершенствуется система бездефектного труда, хорошо организован контроль исполнения, систематически изучаются и анализируются с использованием объективных средств допускаемые нарушения и своевременно принимаются меры по их устранению.

В. В. Еремеев скромно, не любит о себе много

говорить. В его автобиографии есть запись: «С июля 1954 по 1960 год служил в рядах Вооруженных Сил, с 1960 по 1965 г. работал слесарем, с 1966 г. диспетчером в аэропорту Кольцово». Но о том, что за 8 лет работы в аэропорту Кольцово он освоил работу на всех диспетчерских пунктах на «отлично», нигде не сказано. Эти исключительные личные деловые качества его и работа рядом с таким опытным наставником, как Иван Дорофеевич Лыков, помогли Виктору Васильевичу достичь до руководителя полетов и в кратчайший срок вывести возглавляемую им смену в число лучших.

Хочется пожелать смене службы движения аэропорта Кольцово удерживать присвоенное почетное звание и по итогам работы 1977 года.

Н. КУДРЯШОВ, зам. начальника отдела движения УРУ ГА.

## «Гражданская авиация» № 2

заместителя министра гражданской авиации С. С. Павлова «Международная разрядка и авиационное сотрудничество». В ней дается подробный анализ развития международных воздушных связей Аэрофлота, рассматривается о сотрудничестве советской гражданской авиации с авиационными компаниями других стран.

В разделе «Навстречу XVI съезду профсоюзов СССР» публикуется беседа за «круглым столом» редакции в Куйбышевском авиапредприятии — одном из лучших в Приволжском управлении.

23 февраля — День Советской Армии и Военно-Морского Флота. О сегодняшнем дне советских военно-воздушных сил рас-

сказывается в материалах подготовленных журналом «Авиация и космонавтика».

В номере широко представлены статьи по вопросам авиационной науки и техники, научной организации труда, воспитания авиарботников, подготовки кадров.

Читатели смогут познакомиться с поэтическим

творчеством авиаторов, в частности с лирическим откровением диспетчера Армавирского аэропорта В. Соколова и раздумьями о месте в жизни штурмана Римского авиапредприятия Ю. Максимова.

Любители шахмат найдут подборку забавных историй, а также очередное конкурсное задание.

Номер хорошо иллюстрирован.

Этой теме посвящена книга «Методика летного обучения» (1974, 312 с., ц. 98 к.). Ее авторы — П. В. Картамышев и А. К. Тарасов — рассматривают методику, принципы и организационные формы обучения пилотов (экипажей) во всех видах наземной подготовки и в полете, при начальном обучении, пере-

учивании на высший класс воздушного судна, вводе пилотов в строй и при дальнейшем совершенствовании летного мастерства. В этом учебнике для вузов гражданской авиации подробно описывается проверка и оценка знаний, навыков и умения в процессе обучения, программированного обучения, технике пилотиро-

вания в визуальном полете и по приборам, в особых случаях полета. Наиболее сложному этапу полета — посадке самолета, посвящена работа С. Л. Белгородского «Автоматизация управления посадкой самолета».

В этом практическом пособии освещены принципы работы радиотехнических устройств, ис-

пользуемых для формирования посадочных траекторий. В нем подробно изложены вопросы динамики полета автоматического и автоматического управления самолетом, рассмотрены структурные схемы и особенности ответственных и зарубежных систем автоматизированного управления посадкой самолета.

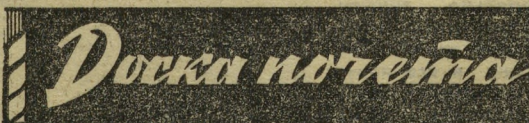
## ЗА ЛИЧНЫЙ ВКЛАД КАЖДОГО

Ю. М. Беллев работает в Кировском предприятии инженером коммерческой связи городского агентства и постоянно выполняет обязанности пропагандиста этой службы. Он много работает над собой, изучает рекомендованную программой литературу, систематически посещает семинарские занятия.

котором он предусмотрел вопросы работы над повышением своего образовательного уровня, политического кругозора, помощь слу-

ей, постоянно напоминает слушателям о дисциплине и качестве труда и о влиянии этих факторов на производительность.

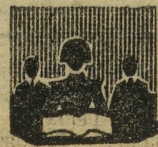
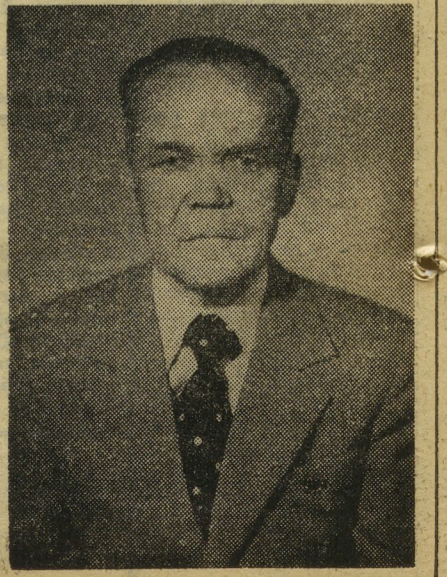
карточки учета спроса пассажиров по направлениям. Их анализ позволяет делать выводы о целесообразности введения того или иного рейса при составлении расписания движения самолетов. Ю. М. Беллев часто выступает и как политинформатор, привлекает к этому делу и своих слушателей.



Пропандист подготовил подробнейшие конспекты произведений В. И. Ленина, которые он широко использует на занятиях.

В работе Ю. М. Беллеву очень помогает личный творческий план, в

Так, например, на занятиях был поставлен вопрос о том, как организовать учет спроса пассажиров по направлениям. После детального обсуждения этого вопроса в агентстве были введены специальные



# Штурмовик идет на цель

Его все зовут уважительно — Ефимыч.

Небольшого роста, сухощавый, с открытым лицом и улыбочными глазами. Ничего богатырского нет в его фигуре. Таков внешне Пономарев Николай Ефимович, диспетчер МДП Ижевского предприятия. Родился в 1921 году, в УАССР, рос и учился, как тысячи других детей, мечтал стать авиатором. Мечта детства сбылась, но сбылась в грозную годину для Родины и народа.

Он был летчиком-истребителем и штурмовиком, довелось летать на легендарных «Илах», которых фашисты со страху называли «черной смертью»...

В марте 1942 года он заканчивает истребительное училище и — на фронт. Весна эта была самой тяжелой для нашей страны. Враг был силен на земле и в воздухе. Еще не было Сталинградской и Курско-Орловской «наковальни». Все это будет потом... А сейчас надо было, стиснув зубы, драться с ненавистным врагом, приближая далекий День Победы. И он летал десятки и десятки раз на боевые задания, не зная усталости и тишины. Раз от разу чувствовал,

как приходят к нему боевой опыт, смекалка. Особенно запомнился один фронтовой эпизод.

— Дело было так, — говорит Николай Ефимович. — Разведка донесла, что на станции Пилькаллен, в Восточной Пруссии, скопились эшелоны с танками, их надо было уничтожить. Поднявшись в воздух, мы шли к линии фронта. Над ней нас встретил шквальный огонь зениток, но прошли без потерь. А вот и цель. Видны дымные цепи эшелонов. Трижды входили мы в пики, пока станция не превратилась в сплошные клубы огня и дыма. Ушли без потерь и на сей раз. До линии фронта километров тридцать, внизу видны беленькие домики усадеб. Вспомнились сожженные города и села Украины, Белоруссии, Курска и Смоленска...

Тут я увидел большую усадьбу и возле нее скопление вражеских машин — в пики «кнул» по цели. Машины загорелись. Набираю высоту. 300, 500 метров... И вдруг — разрыв под самолетом! Сильно трянуло, кабина наполнилась дымом. Стрелок-радист Ваня Серебрянников доложил, что жив и хвостовой отсек цел. Не успел я обрадоваться — за-

глох мотор. Быстро приближалась земля. Самолет увяз в пахоте. Выбравшись из машины, мы бегом кинулись в рожь, и где ползком, где перебежками уходили к лесу.

Вечностью показалось нам время. Выблизившись из сил, замерли, когда услышали, а потом и увидели немцев. Это были передовые позиции. Пока было светло, мы рассмотрели проволочные заграждения и почти голую нейтральную полосу земли. Рядом были свои. Ждали темноты, ибо в ней было наше спасенье. Август был жарким, хотелось глоточек воды, но где ее взять? Ночью поползли под заграждения.

И вдруг, в самом конце, кто-то из нас зацепился за проволоку — загремели консервные банки, подвешенные к ней... До сей поры не пойму, как мы остались живы при той пальбе, что открыли фашисты. На едином духе оказались около своих. С тех пор я считаю себя счастливым человеком, — уверяет Николай Ефимович.

После войны он был инструктором и командиром звена в Ижевском аэроклубе. Многих научил летать — уже в мирном небе. С 1958 года работает в аэропорту. В работе оператив-



вен, несуетлив — сказывается фронтная закалка. В праздники его грудь украшают два ордена Красного Знамени, орден Отечественной войны, Красной Звезды и многие боевые медали за ратные подвиги в борьбе с фашизмом.

В. ДЫРКАЧ,  
работок.

г. Ижевск.

## Не стареют душой ветераны...

В Ижевском аэропорту работает шофером на оперативной машине «РП» Здовин Андрей Логинович. Ему седьмой десяток, он пенсионер, но сидеть без дела не может. Бодрый заряд жизни получил этот человек с детства. Родился в 1914 году, в рабочей крестьянской семье. В 1937 году был призван в ряды Красной Армии, был командиром танка Т-26.

Началась война. И он в июле 1941 года ушел на фронт. Войну закончил на реке Одер, пройдя и проехав тысячи километров легких фронтowych шоферских дорог. Так получил, что не попал он в

танковые части, а был после курсов назначен командиром автозвода, послан на передовую по обеспечению боеприпасами.

Трудно было подвозить смертоносный груз по размытым дорогам, днем и ночью, в жару и холод, под бомбежками и артобстрелом противника, но он честно выполнил свой долг солдата. В 1943 году, в звании старшего лейтенанта, Андрей Логинович назначается начальником военно-технического снабжения стрелкового полка.

Тяжело было видеть гибель друзей, товарищей, боевой техники. Андрей Логинович рассказал такой

случай: «Был дан приказ подвезти противотанковые мины на передовую, чтобы сорвать танковое наступление немцев. Но ввиду близости противника нельзя было везти машинами.

Дело было в Белоруссии, близ села Заречье. Решили на подводах под покровом ночи переправиться через чудом уцелевший мост.

Подъехали к реке, но... Внезапно грянула артиллерия противника, снаряды с оглушительным боем и грохотом стали реваться то с передом, то с задом. Темноту вспарывали огненные смерчи, свистели осколки... Спасенье было в рассредоточении

обоза по глубокой долине. Через некоторое время снаряды стали реваться там, где только что был обоз. Лощина нас спасла. Артиллерийская канонада так же внезапно окончилась, как и началась. Но эти минуты были долгими, словно вечность. Ближе к рассвету мы сумели подправить мост и перебраться к своим. Приказ был выполнен».

К одиннадцати фронтowym наградам в мирное время прибавились и трудовые: 6 Почетных грамот, десятки благодарностей, почетное звание ударника коммунистического труда.



Николай Михайлович Фатеев всю свою жизнь мечтал стать летчиком. Но воевать ему пришлось в пехоте.

После демобилизации пошел Фатеев работать слесарем, поступил в школу, а когда закончил ее, поступил в Киевский институт инженеров гражданской авиации.

### Остался верен мечте

Вчерашний воин был по распределению направлен в Свердловск и вот уже семнадцать лет работает в аэропорту Кольцово. Сначала мастером в АТБ, а теперь — старшим инженером летного подразделения.

Во многом помогает Фатееву опыт комсомольского вожака, инструктора по парашютной подготовке в истребительном полку.

Поздравляем Вас с праздником, Николай Михайлович! Крепкого Вам здоровья!

Фото А. НАГИВИНА.

Начальника Челябинского горангента Владимира Васильевича Тушенцова трудно было заставить на месте — сейчас у него горячая пора: скоро агентство переезжает в новое помещение.

Гулко разносит шаги в пустых залах. В. Тушенцов и инженер узла связи Н. Тихонов знакомят меня с расположением служб. Поражают прежде всего масштабы — общая площадь помещения составляет 3200 кв. м — самая большая в Уральском управлении.

И если придерживаться принципа «все познается в сравнении», то хотелось бы привести еще несколько цифр: в старом здании работают восемь касс, в новом их будет двадцать, да еще две резервные. Сейчас обслуживается около 300 пассажиров в час, с переездом агентства эта цифра увеличится более чем вдвое. Для сотрудников агентства предусмотрены комнаты отдыха, буфеты, душевые, техкласс. Монтируется аппаратура оповещения пассажиров, внутренняя квазиэлектронная АТС на 100 номеров, планируется создание группы по приему заказов по телефону и доставке билетов на дом.

Над проектом работали архитектор Т. Эрвальд и заслуженный архитектор РСФСР Е. Александров, 60-летие со дня рождения которого и 35-летие творческой деятельности отмечала недавно общественность Южного Урала.

Много споров было по поводу того, в каком стиле следует решать интерьер залов. Вероятно, будут использованы те ре-

## СКОРО НОВОСЕЛЬЕ

### Репортаж

меса, которыми знаменита Челябинская область, — златоустовская гравюра и каслинское литье.

1 мая новое агентство распахнет двери. Я интересуюсь буднями коллектива. Сейчас широко практикуется создание билетных касс Аэрофлота на крупнейших промышленных предприятиях города. Как обстоят дела у челябинцев?

— Это, пожалуй, самый большой вопрос, — отвечает начальник агентства В. Тушенцов. — У нас такие кассы на металлургическом заводе и в тресте Главожуралстрой. Мы бы рады организовать кассы и на ЧТЗ, и у трубопрокатчиков, на других заводах. Но все упирается в отсутствие прямой телефонной связи. Мы неоднократно обращались в областное управление связи с просьбой о помощи, но получали неутешительные ответы: «Нет свободных каналов». В общем-то, и не знаем, когда и как разрешится этот вопрос. А вопрос этот, повторяю, очень острый — от него зависит качество обслуживания пассажиров. Некоторые заводы, например, тракторный и трубопрокатный, идут нам навстречу, готовы проложить кабель от предприятия до главпочтамта. Нам осталось бы протянуть кабель от главпочтамта до агентства. Но и этого мы не в силах сделать — нет кабеля.

Просьба у нас к управлению: помочь в этом вопросе.

— Владимир Василье-

вич, хотелось бы услышать о людях, которые работают в агентстве.

— Сначала скажу, что коллектив агентства 11-й год подряд носит звание коллектива коммунистического труда. В свое время это высокое звание нам было присвоено первым в УрУ ГА, — говорит В. Тушенцов. — По итогам 1976 года трем нашим товарищам: дежурным по комплектованию рейсов Г. Масич, В. Репиной и телеграфистке Н. Хижкич вручены зна-

ки «Победитель социалистического соревнования». Мы работаем практически без жалоб, получаем много благодарностей.

— Как вы добиваетесь этого?

— Никаких тайн нет. Просто надо любить свою работу, ценить ее. Отсюда и успехи...

В заключение несколько слов о самом начальнике агентства. Владимир Васильевич Тушенцов в авиации с 1938 года. Был политработником. В годы войны служил на Дальнем Востоке парторгом полка штурмовой авиации.

награжден медалью «За отвагу». Рядом с боевыми наградами — орден «Знак Почета» и медаль «За трудовую доблесть» — награды мирного времени.

Много забот у В. Тушенцова как у начальника агентства, много забот у него как у председателя совета ветеранов авиапредприятия.

— Готовим вечер встречи ветеранов с молодежью. Должно быть интересно. Приезжайте... А сейчас, извините, спешу на встречу с архитекторами. Надо обсудить некоторые детали оформления, времени до открытия в обрез...  
В. СЫСИН.  
(Наш спецкор.)  
г. Челябинск.

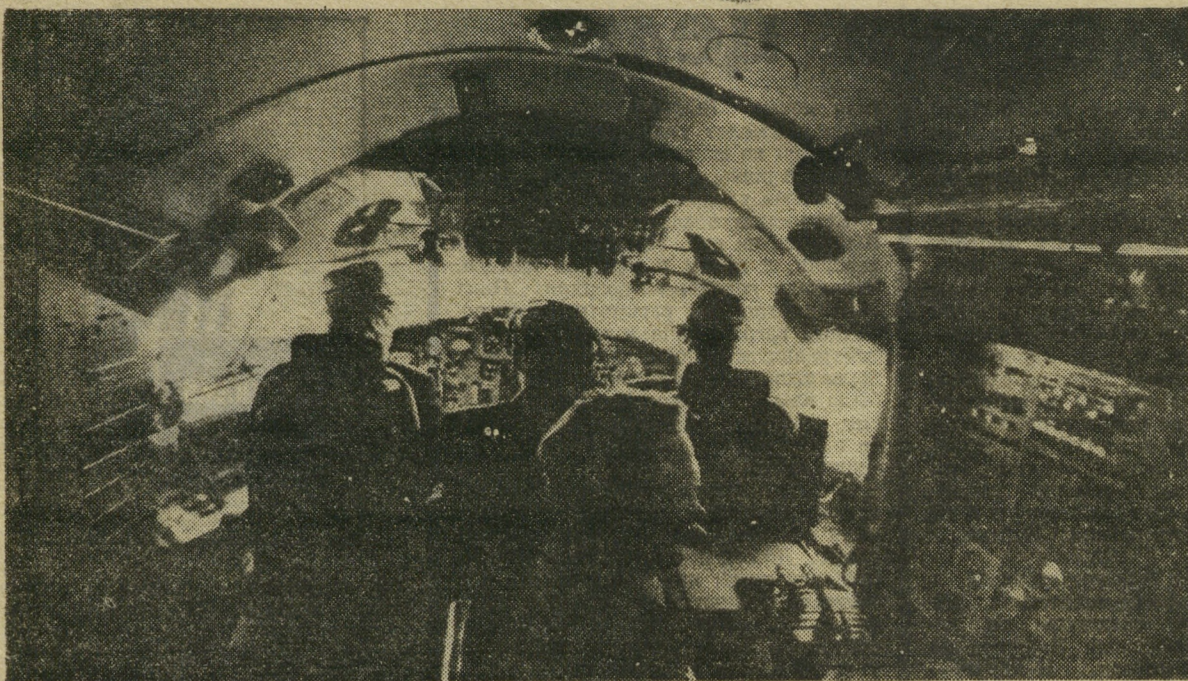
### И словом, и делом

Более 15 лет работает в АТБ Пермского авиапредприятия Красношлык Вениамин Андреевич. По специальности он сварщик, владеет всеми видами сварки, которые встречаются при ремонте самолетов. В совершенстве знает слесарное дело. Он у нас наставник молодежи.

К нему обращаются не только молодые, но и люди пожилого возраста, проработавшие в авиации не один десяток лет. И всегда он подскажет, и, если необходимо, то и поможет словом и делом.

На снимке: В. А. Красношлык.  
Фото Г. П. Турова.





В кабине лайнера 70-х годов—самолета ТУ-154.

**Вехи истории**  
ВЫПУСК № 1

[«Крылья Урала», 16 июля 1934 г.]  
КАК всегда, строки приказа предельно сжаты.  
«...Центральный Исполни-

встретились. Люди без слов поняли друг друга.

— Надо лезть на плоскость, — сказал Сидоров.

Моторин молча оставил кабину. Ветер рвет одеж-

ступил на пятку лыжи. Напрасно.

Но в кабине остался другой человек, Андрей Сидоров понял, что в его руках возможность облегчить опасную работу товарища,

А приказ краток. Таков командирский стиль.

Люди увидели опас-

ности. Момент... и обстановка оценена, решение принято и немедленно осуществлено. Это тоже командирский стиль. За свой подвиг они награждены орденами Ленина.

стски предан делу, кто волей тверд, самоотвержен до конца и техникой владеет как художник.

А приказ краток. Таков командирский стиль.

Люди увидели опас-

**Как мужали крылья**

\* О чем писала наша газета в год ее создания

**Подвиг летчика Сидорова и техника Моторина**

тельный Комитет СССР наградил летчика Сидорова и авиатехника Моторина орденами Ленина.

Они совершили подвиг.

Это был миг, когда летчик Андрей Сидоров и техник Ефим Моторин вдруг отчетливо увидели, что за красиво исполненной «мертвой петлей» неожиданно встал страшный предвестник катастрофы.

Встреча с землей не предвещала ничего другого, кроме катастрофы, в лучшем случае — аварии.

Переднее крепление лыжи оборвалось, и лыжа угрожающе повисла на заднем креплении.

Взгляды Андрея Сидорова и Ефима Моторина

ду, стонет в расчалках и лентах, тащит прочь от борта Моторина, потянувшегося к несущей растяжке. Вот она. Теперь только бы не сорваться. Техник пристегнул себя поясом к растяжке и повис, пытаясь ногой достать до пятки лыжи.

Расчет был гениален и прост: наступить на пятку лыжи, силой перетянуть длинный передний конец лыжи и держать ее в горизонтальном положении.

Но тяжесть повисшего конца лыжи, умноженная на бешеное встречное сопротивление воздуха, держала лыжу мертвую. Моторин еще раз с силой на-

и он перевел самолет в режим наименьшей скорости. Ветер стихал. Моторин весело глянул снизу на летчика. Лыжа послушно вставала в горизонтальное положение.

Так лететь до посадки. Другого выхода не может быть. Моторин налег всей своей тяжестью на лыжу. Сидоров закрыл бензин, выключил зажигание, чтобы предупредить возможность аварии, и повел самолет на посадку. Катастрофы не произошло. Машина села на три точки. Экипаж цел.

Невозможное становится возможным, если вопрос решают те, кто большеви-

В 1935 году в Кировском крае разверты ваются большие работы по развитию гражданской авиации. В беседе с нашим сотрудником заместителем начальника Уральского территориального управления Гражданского воздушного флота тов. Мико Э. И. заявил следующие:



**Большевик, командир, мастер пилотажа**

Тов. Салеев Сергей Иванович в авиации с 1916 года. По отзывам управления ГВФ т. Салеев «является отличным пилотом, могущим пилотировать на любом самолете».

Это отзыв, но это же и есть действительность.

Волевая энергия, настойчивость, изобретательность и инициатива дали т. Салееву название «отличный пилот».

Его энергия и инициатива были проявлены еще в первые годы Советской власти — в 1922 году. Тогда по Советскому Союзу был брошен клич: «Все на помощь голодающему Поволжью».

Тов. Салеев вместе с рядом товарищей первыми откликнулись на зов партии и Советской власти. Было устроено платное катание пассажиров на самолетах. Чистый доход от вырученных денег пошел на приобретение хлеба Поволжью. В течение трех недель, не вылезая из самолета сутками,

т. Салеев «перекатал» до 200 пассажиров.

На Деникинском фронте, под Астраханью, когда т. Салеев работал еще авиатехником, приходилось совершать «чудеса». Гидросамолет М-9, по существу, представлял собой старую разбитую галочу, которую нельзя было пускать даже в аэродромный полет. Но эту «гидру» чуть ли не сшивали по кусочкам нитками и на ней выполняли боевое задание по бомбардировке неприятельской артиллерии.

За время работы в авиации у т. Салеева имеется налет часов: в военной — 2500, без полетов и аварий, в ГВФ — 1527, из них до 1933 г. — 804 ч. и с 1933 г. — 737, точно так же без аварий и полетов, этого бича некоторых летчиков.

За всю работу имеется исключительно одна авария в 1933 г. на самолете «Сталь»-З, когда самолет шел из Москвы. Авария вышла от закупорки бензинопровода.

Тов. Салеев за все время работы в ГВФ выполнял ряд ответственных командирских заданий на следующих должностях: нач. аэропорта, нач. линии, нач. узла и переходил вновь на летную работу, только лишь потому, что упорно отказывался оставить летную службу.

В данное время т. Салеев выдвинут и работает в качестве командира 5-го авиаотряда и нач. линии Свердловск—Казань. На этой новой должности т. Салеев показывает себя достойным командиром и дисциплинированным членом партии (с 1930 г.), проявляющим повседневную инициативу и энергию.

Для развития авиации в Кировском крае требуется прежде всего аэропорт в Кирове. Сильно пересеченная, бурная местность в окрестностях города создает большие трудности для выполнения этой задачи. Мы нашли наиболее подходящим местом

для аэропорта площадку в районе дер. Лягасы и совхоза «Раковка». Здесь и решил президиум крайисполкома оборудовать аэропорт. Сейчас это место сравнительно далеко от города, но так как город Киров растет как раз к северу — в направлении указанного места, то в недалеком будущем аэропорт будет находиться на расстоянии полукилометра от конечной черты города.

Аэропорт будет III класса — с соответствующим вокзалом, ангарами, служебными помещениями, масловодогрейками и другими техническими помещениями. Необходимые на строительство средства крайисполком отпускает.

Изыскание места и проектирование аэропорта проводит Уральское управление гражданского воздушного флота. Ведь проект в 1 июля будет представлен на рассмотрение крайисполкома. Работы

же на площадке будут развернуты в ближайшее время — будут возведены временные сооружения. Сейчас требуется, чтобы крайисполком своевременно обеспечил отвод участка, вырубку и вывозку де-

**Авиалиния Киров — Сарапул**

для аэропорта площадка в районе дер. Лягасы и совхоза «Раковка». Здесь и решил президиум крайисполкома оборудовать аэропорт.

Сейчас это место сравнительно далеко от города, но так как город Киров растет как раз к северу — в направлении указанного места, то в недалеком будущем аэропорт будет находиться на расстоянии полукилометра от конечной черты города.

Аэропорт будет III класса — с соответствующим вокзалом, ангарами, служебными помещениями, масловодогрейками и другими техническими помещениями. Необходимые на строительство средства крайисполком отпускает.

Изыскание места и проектирование аэропорта проводит Уральское управление гражданского воздушного флота. Ведь проект в 1 июля будет представлен на рассмотрение крайисполкома. Работы

са. К весне площадка для аэропорта должна быть чистой.

В первую очередь проектируется открыть авиалинию Киров — Кумены — Ноллинск — Уржум — Малмыж — Вятские Поляны — Можга — Ижевск — Сарапул. На всех этих пунктах должна быть немедленно организована подготовка к строительству посадочных площадок. Сразу же, как только сойдет снег, надо развернуть эту работу, чтобы в июне — июле линия могла вступить в эксплуатацию.

Кроме того, сейчас прорабатывается вопрос о применении авиации для комплексного обслуживания различных хозяйственных организаций — для работы по лесосплаву, патрулированию лесных массивов, борьбе с лесными пожарами, опрыскиванию лесов и полей против вредителей, аэросев и т. п. Для этих целей должно быть организовано специальное авиационное подразделение.

**Сводка выполнения плана по УТУ ГВФ за сентябрь 1934 года**

		Процент выполнения		
		Рейсы	км	ткм
<b>ПО ОСНОВНЫМ ЛИНИЯМ</b>				
Свердловск — Казань		92,5	86,9	78,5
Свердловск — Магнитогорск		133,3	100,6	38,3
Итого в среднем		106,0	90,4	68,7
<b>ПО МЕСТНЫМ ЛИНИЯМ</b>				
Свердловск — Сарапул		56,6	51,0	25,9
Начальник ПЭС А. Сивков.				
<b>ВЫПОЛНЕНИЕ ПЛАНА ПИЛОТАМИ 5-ГО ЛИНЕЙНОГО ОТРЯДА ЗА СЕНТЯБРЬ 1934 ГОДА</b>				
		Выполнение в процентах:		
		Рейсы	км	ткм
Горелов		170,0	138,0	113,0
Голубев		60,0	58,2	51,4
Теников		147,0	142,0	220,0
Бажан		190,0	147,0	212,0
Железнов		140,0	100,1	149,0
Губанов		90,0	84,4	71,1
Серебрянников		106,7	101,3	157,0

**ПРИМЕЧАНИЯ:**  
1. Выполнение плана пилотами Гореловым, Голубевым, Бажаном, Железновым и Губановым выведено исходя из 20-дневного задания (т. к. в 1-й декаде отсутствовало горючее).  
2. Выполнение плана пилотами Тениковым и Серебрянниковым выведено исходя из месячного задания.  
3. Пилоту Губанову не включены два рейса вследствие позднего получения бортовых.  
Нач. ПЭС А. СИВКОВ.

Свердловск, «Авиатор» 20. УРАЛА

Редактор В. С. ГУРИН.

Тел. 295-461, 295-496.

НС 22163. Заказ № 4129.