



# Авиатор УРАЛА

ОРГАН УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ  
И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

«Наша новая Конституция наглядно покажет всему миру, как развивается социалистическое государство, все прочнее и глубже утверждая социалистическую демократию, наглядно покажет, какова она, эта социалистическая демократия, в чем ее суть. Наша Конституция покажет разномобразные формы и огромный размах постоянно растущего реального участия широких народных масс в управлении делами государства и общества, чего не знают буржуазные страны, где действительно управляет только немногочисленный класс капиталистов...».

Из доклада Генерального секретаря ЦК КПСС, Председателя Конституционной комиссии тов. Л. И. Брежнева на Пленуме ЦК КПСС 24 мая 1977 года.

## В честь юбилея Октября

В настоящее время социалистическое соревнование в ознаменование славного юбилея — 60-летия Великого Октября — широко развернулось в каждом трудовом коллективе летного подразделения Печорского авиапредприятия. Ежедневно на экранах отражается ход выполнения производственного плана, оперативно принимаются меры к устранению выявленных недостатков и оказанию помощи.

Сейчас правофланговым в борьбе за достойную встречу 60-летия Великого Октября является коллектив вертолетов Ми-4, где руководителем молодой коммунист А. Ф. Паранин, партгрупорг Г. И. Вечканов.

В октябре прошлого года этот коллектив единодушно поддержал патристический почин передовых коллективов нашей страны по достойной встрече 60-й годовщины Великой Октябрьской социалистической революции и принял на себя повышенные обязательства: выполнить производственный план двух лет десятой пятилетки к юбилею.

В летном подразделении получили постоянную прописку различные формы социалистического соревнования. «Пятилетке эффективности и качества — энтузиазм и творчество молодых» — под таким девизом живут и трудятся комсомольцы и молодежь подразделения вертолетов Ми-4. Свою задачу молодежь видит не только в сохранении трудового накала, с которым молодые пилоты начали первый год десятой пятилетки и первые месяцы второго, но и в повышении его.

Так, по решению коллегии МГА, секретариата ЦК ВЛКСМ и Президиума ЦК профсоюза авиарботников «Об итогах Всесоюзного социалистического соревнования

комсомольско-молодежных коллективов предприятия ГА» был признан победителем по итогам второго полугодия 1976 года комсомольско-молодежный экипаж В. М. Нестерова в составе второго пилота В. А. Басова и бортмеханика А. В. Маркова.

Равняется на передовых и вновь созданный комсомольско-молодежный экипаж В. А. Батманова. Уже в первый год по итогам соревнования за I квартал он признан победителем по авиапредприятию.

В соревновании за лучший экипаж в I квартале победителем по авиапредприятию и Коми управлению ГА признан экипаж А. Е. Овчинникова с вручением Почетных грамот и денежных премий. Необходимо отметить, что экипаж А. Е. Овчинникова одним из первых в авиапредприятии выступил с почином выполнить производственный план двух лет десятой пятилетки к юбилею Великого Октября. Экипаж выступил также с призывом к личному составу авиапредприятия включиться в движение за досрочное выполнение плановых заданий двух лет и десятой пятилетки в целом. Свое слово экипаж держит крепко. — он уже трудится в счет сентября юбилейного года.

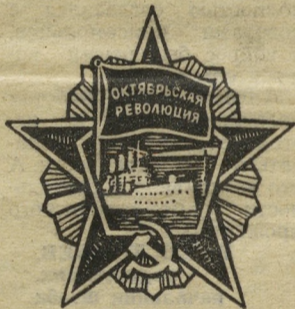
Почин Овчинникова и Мишуква поддержали экипажи Л. М. Никкаря, А. И. Топорова, А. С. Лазебника, В. М. Нестерова, Ю. Н. Крымова.

Многогранные задачи стоят теперь перед вертолетчиками. По сравнению с самолетами вертолеты относительно молодой вид авиационной техники. Но за короткое время вертолеты сделали прямо-таки головокружительную «карьеру». По разнообразию применения винтокрылые машины значительно опередили другие виды транспорта и даже самолеты.

Трудно назвать сейчас отрасль народного хозяйства Коми АССР, которая для решения своих задач не использовала бы вертолеты. Они охраняют леса от пожаров, патрулируют линии электропередач, нефте- и газопроводы. С их помощью осуществляется разведка недр, обеспечивается освоение природных богатств.

Взяты коллективом повышенные социалистические обязательства выполняются с опережением плановых заданий на два месяца. Сейчас коллектив вертолетов Ми-4 по итогам двух лет пятилетки эффективности и качества работает в счет августа текущего года.

**Г. ГАВРИЛЮК,**  
зам. командира  
летного подразделения  
по политико-воспитательной  
работе.



Отдел по политико-воспитательной работе УрУ ГА и редакция газеты «Авиатор Урала» провели в г. Кирове двухдневный семинар-совещание внештатных корреспондентов, редакторов стенгазет и активистов печати Уральского и Коми управления гражданской авиации.

В актовом зале областной газеты «Кировская правда», где проводилось совещание, собрались представители различных служб: летчики и штурманы, инженеры и радиооператоры, перевозчики и метеорологи... Всех их объединяет одно общее дело — активное внештат-

### Закончены приготовления

В понедельник агитаторы Пермского авиапредприятия МВЛ начали разносить избирателям пригласительные билеты, в которых указано место голосования, номер участка, порядковый номер в списках.

Это облегчит работу комиссии. Завтра будет закончено оборудование избирательного участка. Избиратели здесь бывают часто. Авиарботники организовали для них встречу с кандидатами в депутаты Пермского городского и районного Советов, лекцию «Китай сегодня», встречу молодых избирателей, голосующих впервые, с ветеранами Аэрофлота.

### Для избирателей — пассажиров

В поселке Кольцово открыто три избирательных участка, еще один, участок № 74, откроется в здании аэровокзала для пассажи-

19 июня кабинет начальника службы перевозок будет превращен в зал для голосования. Уже сейчас в аэровокзале развешены указатели, вывески, призывы к избирателям. Кроме того, авиаторы помогают готовиться к выборам избирательному участку в подшефной школе № 60 в Малом Истоке.

19 июня —

все

на выборы

Здесь будут голосовать за кандидатов в областной Совет депутатов жители Свердловской области, ставшие в этот день пассажирами Аэрофлота.

Месяц назад в Доме культуры авиаторов состоялся отчет депутатов районного, поселкового, городского и областного Советов. Сегодня в 4 часа дня на встречу с избирателями придут 26 кандидатов в поселковый, 10 — в районный, 3 — в городской и один кандидат в областной Совет депутатов. Избиратели выскажут им свои наказы.

## «Я хочу, чтоб к штыку приравняли перо...»

\* Совещание рабкоров газеты «Авиатор Урала»

ное сотрудничество в печати.

Со словами приветствия к участникам совещания обратился заведующий сектором печати, телевидения и радио Кировского обкома КПСС Ю. В. ЛУСНИКОВ.

Начальник отдела по политико-воспитательной работе УрУ ГА Ю. В. СЕРГЕЕВ выступил с докладом «О роли печати в мобилизации личного состава на достойную встречу 60-летия Великого Октября и дальнейшем претворении в жизнь решений XXV съезда КПСС».

Опыт своей рабкорской деятельности подели-

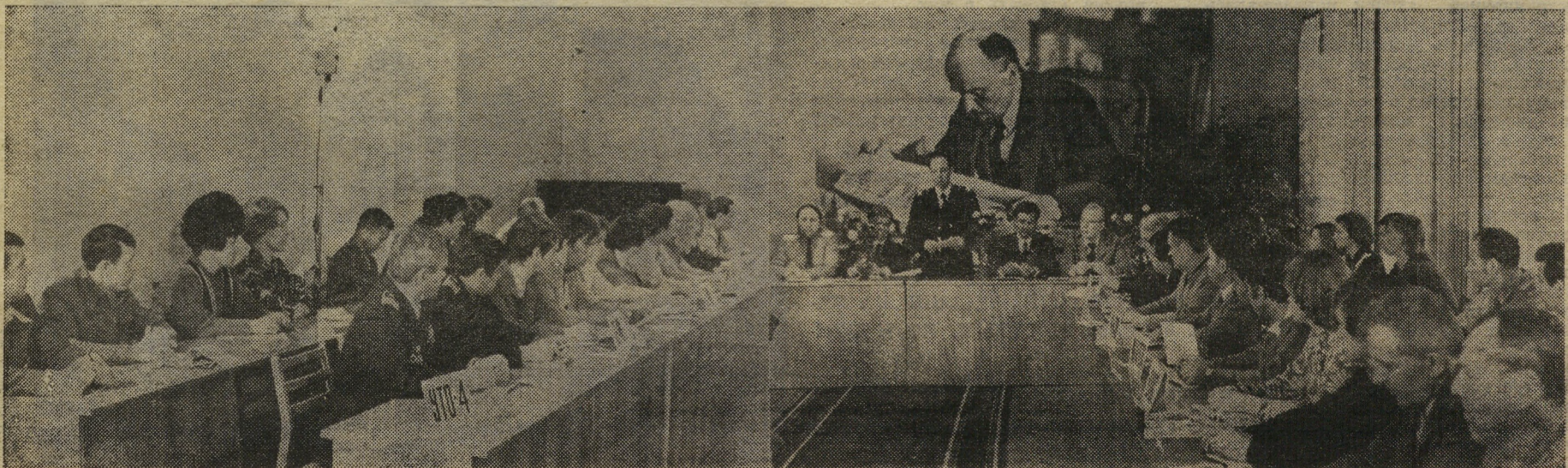
лись старший инспектор отдела кадров УрУ ГА член Союза журналистов СССР В. Н. САМСОНОВ, секретарь партбюро Курганского летного подразделения Г. В. КУЗЬМИН, радиооператор Ижевского авиапредприятия В. К. ДЫРКАЧ, командир самолета Уктусского предприятия В. А. ЖУРАВЛЕВ, руководитель рабкоровского поста «Авиатора Урала» по Коми УГА Б. В. ПОДСЕКИН и другие.

С лекциями о журналистском мастерстве выступили заведующий отделом партийной жизни газеты «Кировская правда» В. Ф. ШУЛЯТЬЕВ,

секретарь Кировского отделения Союза журналистов СССР М. А. АРДЫШЕВ.

В работе совещания приняли также участие заместитель начальника отдела ПВР Коми УГА В. В. КОТЮК, редактор газеты «Кировская правда» Г. Ф. Фокин, представители командования Кировского предприятия.

В дни работы совещания были организованы экскурсии по городу Кирову, посещение мемориального комплекса и Дворца пионеров, прогулка на катере по Вятке.



## Соревнование Опыт · Поиск Новаторство



### Трудовая переключка Уральского и Ленинградского управлений

**\* 60-летию Октября —  
60 ударных недель  
ПОВЫШАТЬ  
ЭФФЕКТИВНОСТЬ  
И КАЧЕСТВО**

Работники грузовой службы Ленинградского авиапредприятия, откликаясь на призыв партии встретить 60-ю годовщину Великой Октябрьской революции новыми успехами в труде, ознаменовать славный юбилей новыми достижениями в развитии экономики, науки и культуры, неуклонно повышают эффективность и качество своего труда. В службе широко развернулось социалистическое соревнование за успешное превращение в жизнь задач, намеченных съездом, за выполнение и перевыполнение заданий народнохозяйственного плана на десятилетие пятилетку под лозунгом «Работать лучше, повышать эффективность и качество!».

Усилия участников социалистического соревнования направлены на повышение производительности труда, его качества, усиление режима экономии, снижение потерь при перевозках.

Активно работает наравне с ветеранами молодежь. В службе создан комсомольско-молодежный док. В нем перерабатываются грузы для Москвы, Ульяновска, Волгограда, Горького и других городов. Отлично работают кладовщики комсомолец Г. Княмова и И. Гилевич. Они добиваются высокой выработки, по их вине нет засылов и утрат народнохозяйственных грузов. В комсомольско-молодежном доке опробуется новая технология переработки грузов.

Комсомольцы грузовой службы Ленинградского авиапредприятия взяли шефство над грузами для БАМа. Их отправляют в первую очередь. Комсомольцы принимают все меры для ускорения доставки самолетами грузов на стройку века.

**В. ГОРЕЛКИН,**  
секретарь комсомольской организации  
отдела перевозок  
Ленинградского  
авиапредприятия.

## Пусть будет дружба

Недавно мы были приглашены на экскурсию в Ленинградское авиапредприятие, и она принесла нам новые, неожиданные впечатления. Дело в том, что мы обычно приезжаем в аэропорт как пассажиры и, кроме регистрационной стойки на земле и табло «Не курить. Застегнуть ремни» в воздухе, ни на чем не останавливаем внимания. Поэтому знакомство с работой некоторых наземных служб авиапредприятия поразило нас своей сложностью и необычностью.

Мы побывали в информационно-вычислительном центре, задачей которого является обеспечение наиболее рационального решения производственных задач, в авиационно-технической базе осмотрели самолет Т-154, его кабину и салоны, познакомились с работой международного сектора аэровокзала. Но, пожалуй, самое яркое

впечатление произвели диспетчеры службы движения. Подобно дирижерам, исполняющим сложнейшую симфонию, они вели непрерывный гармоничный диалог с самолетом, идущим на посадку. К этому диалогу подключались другие взлетающие и идущие на посадку самолеты. Все это напоминало мощный хор симфонии XX века. Прошу простить меня за попытку отобразить работу диспетчеров языком музыки, но то, что они делают, иначе как твор-

чеством не назовешь. А вечером в Доме культуры авиарботников мы дали небольшой концерт из своих произведений. Мне кажется, такие встречи очень сближают людей разных профессий, и я всегда готов участвовать в них.

В заключение хотелось бы от имени ленинградских композиторов и исполнителей поблагодарить всех, кто принимал участие в этой интересной встрече.

**О. ХРОМУШИН,**  
композитор.

КОНКУРСЫ БОРТПРОВОДНИКОВ ПОЗВОЛЯЮТ ВЫЯВИТЬ УМЕНИЕ ХОЗЯЕК ВОЗДУШНЫХ ЛАЙНЕРОВ СДЕЛАТЬ ПУТЕШЕСТВИЕ НА САМОЛЕТЕ НЕ ТОЛЬКО БЫСТРЫМ, НО И ПРИЯТНЫМ.

НА СНИМКЕ: БОРТПРОВОДНИЦЫ ЛЕНИНГРАДСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГА ДЕМОНСТРИРУЮТ СВОИ КУЛИНАРНЫЕ СПОСОБНОСТИ.

## И вновь первые

Хороший старт взяли во втором году пятилетки строители СМУ-1 ГА. Выступив одними из инициаторов встречных планов среди работников гражданской авиации, строители с честью справляются со своими обязательствами. Как и предыдущие два квартала, они сумели завоевать переходящее Красное знамя МГА и ЦК профсоюза авиарботников и первую премию среди СМУ гражданской авиации.

Хороших успехов добился коллектив и в соревновании строительных организаций Московско-

го района города Ленинграда (в своей группе), вновь завоевав первое место и переходящее Красное знамя.

Недавно в коллективе СМУ-1 состоялось торжественное собрание, на котором секретарь ЦК профсоюза авиарботников В. И. Катков вручил строителям переходящее Красное знамя МГА и ЦК профсоюза авиарботников. Он горячо поздравил коллектив с высокими наградами, отметил лучшие участки, бригады, звенья и пожелал не снижать взятых темпов, новыми успехами в труде

ознаменовать 60-летие Великого Октября.

**А. ВЕЗИКОВ,**  
бригадир электромонтажников  
СМУ-1.

**В. СОЦИАЛИСТИЧЕСКИХ** обязательствах работников гражданской авиации на 1977 год и 10-ю пятилетку есть такие слова: «К 25 октября завершить опытную эксплуатацию центра автоматической коммутации сообщений в аэропорту Пулково».

Перед службой ЭРТОС ЛенУГА стоит

### ЦАКС: впервые в стране

ответственная задача. Оборудование, которое проходит испытание в Пулково, уникально. Это первый отечественный центр коммутации сообщений (ЦАКС). С его вводом в строй труд более 100 телеграфистов будет заменен машиной.

Опытный образец обслуживают 16 инженеров и операторов. Вычислительная техника принимает телеграммы из различных городов Ленинградской зоны и передает их в другие города без вмешательства человека. Это намного увеличивает проходимость информации в единицу времени, делает связь более надежной.

В 1978 году, с вводом в строй, ЦАКС будет принимать и направлять по другим каналам около 15 миллионов телеграмм. Отпадет необходимость использования десятков телеграфистов на магистральном телеграфном центре. Тяжелый ручной труд будет выполнять машина.

### «МАСТЕР — ЗОЛОТЫЕ РУКИ»

Недавнее такое звание было присвоено двадцати шести работникам АТБ Ленинградского авиапредприятия. Дипломами наградились авиарботники, которые достигли высоких результатов в труде в 1976 году. Естественно, в расчет брались не только

прошлогодние показатели. Большинство награжденных имеют длительный стаж работы в АТБ. Каждый из них — специалист высокой квалификации. Среди тех, кто удостоен почетного звания, — авиатехники П. В. Мальцев, В. П. Жабин, техник по электрообо-

в учебно-тренировочном подразделении ЛенУГА организованы курсы авиационной подготовки бортоператоров (бортнаблюдателей) геологии. Специалисты из геологических управлений, работа которых связана с непосредственным применением авиации, изучают основные положения Воздушного кодекса СССР, НИП — ГА-71, основные правила полетов, дисциплинарный устав

### Геологи учатся у авиаторов

гражданской авиации, летные технические и эксплуатационные данные самолетов и вертолетов, используемых для съемочных полетов, электро- и радиооборудование воздушных судов, а также получают основные сведения по метеорологии и самолетовождению.

Геологи, окончившие эти курсы и сдавшие экзамены, получают свидетельство бортоператоров гражданской авиации.

С наступлением летнего сезона эти специалисты будут летать в составе экипажей судов и вести разведку полезных ископаемых с помощью специальной аппаратуры, установленной на борту.

Недавно закончила курсы первая в этом году группа бортоператоров.

Несомненно, такая учеба специалистов других отраслей, постоянно работающих с авиаторами, пойдет на пользу, считают авиационные специалисты. Она направлена на укрепление сотрудничества представителей разных ведомств, на обеспечение безопасности полетов.

рудованию А. С. Сутигин, техник по радио В. И. Селезнев, слесарь П. А. Большаков — люди, которые многие годы отдают свои силы и мастерство общему делу.

**А. ИВАНОВ,**  
председатель местного  
комитета АТБ Ленинградского авиапредприятия.



Граждане СССР имеют право на труд, то есть на получение гарантированной работы с оплатой труда в соответствии с его количеством и качеством, включая право на выбор профессии, рода занятий и работы в соответствии с призванием, способностями, профессиональной подготовкой, образованием и с учетом общественных потребностей.

Из проекта Конституции СССР.

**ЭТИ ПИСЬМА — ЖИВАЯ ИСТОРИЯ СОВЕТСКОГО ГОСУДАРСТВА. НАПИСАННЫЕ БОЛЕЕ 40 ЛЕТ НАЗАД, В ГОД ПРИНЯТИЯ НЫНЕ ДЕЙСТВУЮЩЕЙ КОНСТИТУЦИИ СССР, ОНИ ЯВЛЯЮТСЯ КРАСНОРЕЧИВЫМ СВИДЕТЕЛЬСТВОМ СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКИХ ЗАВОЕВАНИЙ СОЦИАЛИЗМА.**

**ПИСЬМО ПЕРВОЕ**

Бродяга, судьбу

проклинаю,

Ташится с сумой

на плечах...

Судьба, сума, бродяга...

Эти три слова определили бы жизнь Василия Никанорова, если бы не революция, не Советская власть...

Он жил в деревне Андриановичи, в тайге, на севере Урала, близ Надеждинска.

Был деревенским пастухом. Надел суму, тонул стадо на лесные вырубку, питался по дворам. Всегда оборванный, голодный, недружелюбный, он полужил в деревне прозвище «Бродяга». Так он и ташился по жизненной тайге несколько лет, не зная, зачем и куда идет.

И вот однажды Вася ушел, бесследно исчез из деревни. Народ отнесся к этому равнодушно.

Чужая судьба, кому она интересна?.. Поговорили и забыли.

Прошло несколько лет. В Андриановичах появились автомашины, тракторы, телефон. Однажды позвонили: сегодня к вам прилетит самолет, зажгите костры.

В полдень над тайгой показался самолет. Он сделал несколько кругов над деревней и пошел на посадку. Когда смолк мотор, к толпе встречающих подошел человек в кожаном реглане с голубыми петлицами.

И ты прав, читатель, заранее определяя развязку рассказа: жители деревушки узнали в летчике бывшего пастуха Василия Никанорова. И поскольку судьба Василия Никанорова сходна с судьбами миллионов людей нашей страны, расскажем о том, как он стал летчиком, мы построим на материале о другом человеке.

**ПИСЬМО ВТОРОЕ**

Его призвали в армию.

Он вырос в том же райо-

из Ивделя: срочно нужен врач. Летчик приказал вывести из ангара машину. Площадку аэродрома окружали леса, над ними клубилось серое северное небо.

Из города приехал врач. Он осмотрел пустынное поле аэродрома, качавшиеся верхушки деревьев и тихо спросил Халимонова: — Летим? Это был уже не пер-

монов обернулся и показал врачу на черные обгорелые пни, торчащие из-под снега. Садиться опять было нельзя. И снова летчик взял обратный курс. Наступил вечер. Решили в третий раз вылететь утром в Ивдель, а оттуда уже на лошадях добраться до деревни.

Ночью вновь была получена телеграмма. Председатель колхоза сообщал, что сброшенные с самолета-

седку-то уж чуть вижу, а подуюсь шасси. Повиснув на подкосах, он с силой уперся ногой в задний конец лыжи и постепенно поставил ее в нормальное положение. Пилот Ищенко повел самолет на посадку. В это время сильный поток ветра снова поставил лыжу вертикально, причем задним ее концом Домрачева ударило в кисть руки. Несмотря на сильную боль, отважный бортмеханик снова поставил лыжу на место и удерживал ее в таком положении до приземления машины. Домрачев находился под крылом самолета около 40 минут. Пилот Ищенко благополучно совершил посадку. Самолет был спасен. Этот подвиг еще раз показывает отвагу, бесстрашие, мужество и находчивость этих гордых соколов Страны Советов, воспитанных партией Ленина и Ленинским комсомолом.

Весть о награждении пилота Н. А. Ищенко и бортмеханика В. Я. Домрачева орденом «Знак Почета» в Свердловском аэропорту встретили с большой радостью. Товарищи Ищенко и Домрачев получили приветственные телеграммы от секретаря обкома ВКП(б) т. Кабакова, начальника ГУ ГВФ т. Ткачев и председателя облисполкома т. Головина.

Подобный же случай произошел на самолете СТ-3, который пилотировали летчик В. Д. Бажан и бортмеханик В. П. Селиванов. Самолет находился в рейсе, имея на борту пять пассажиров. Когда самолет приблизился к Челябинску, бортмеханик Селиванов выбил окно и, с риском для жизни пробравшись под крыло, поставил лыжу на место. Посадка была совершена безукоризненно.

(Материалы печати 1936 года собрал и подготовил Н. М. Кислицын).

## Из писем о жизни

За строкой проекта Конституции СССР

не, что и Василий Никаноров. Его одели в шинель, дали почетное звание — боец ОКДВА Анатолий Серов. Надо откровенно сказать: вначале было трудно. Он был малограмотный, плохо понимал жизнь, борбу. Армия обучила его грамоте. Армия вооружила его знанием техники, заставила по-иному смотреть на жизнь, закалила его ненависть к врагам социализма. И наконец, армия высоко подняла его, выковав из него летчика. Он стал лучшим бойцом части. Он научился ненавидеть не только врага, но и те качества, которые пытался привить вражеский класс. — лень, эгоизм, лживость.

Однажды он получил задание и вышел в полет. Как всегда, задание было выполнено отлично. Он уже возвращался «домой», когда вдруг неожиданно услышал перебой в работе мотора. Мотор сбавил обороты, изрыгал пламя и дым. Было видно, что самолет погибнет. Оставалось только выброситься с парашютом или погибнуть вместе с машиной. Серов не мог бросить самолет, врученный ему Родиной. Пламя жгло его одежду, но он не бросил управление. Он все же посадил машину.

Почему же отказал мотор? Кто виноват в этом? Ответ на эти вопросы могла дать только земля, и он привел самолет на землю, и нашел врага.

Мужественный и бесстрашный, беспощадный к врагам Анатолий Серов — нежный сын своей Родины, своего класса. И так как эти чувства испытывают миллионы людей нашей страны, то о любви к Родине мы расскажем на примере другого человека.

А о Серове написано много книг. Город Надеждинск стал называться «город Серов».

**ПИСЬМО ТРЕТЬЕ**

Получали телеграмму

вый полет врача и летчика в глухие углы района. На этот раз нужно было лететь за Ивдель, в таежную деревушку, на помощь женщине, которая мучилась уже второй день. Летчик должен был найти эту деревню в океане тайги, по дыму костров.

Машина в полете. Низкие облака застилают горизонт. Порывистый северный ветер начал машину. Самолет шел над необозримой зеленой тайги. Неожиданно полет заградила снежная туча. Ее нельзя было обойти, оставалось одно — ворваться и прорезать белую слепую мглу. Самолет нырнул в тучу. Исчезла земля. Снежная мгла окружила машину. Каждую секунду можно было ожидать губительной встречи с землей. Но метель так же неожиданно исчезла, как и пришла. Летчик и врач снова увидели землю и среди тайги белый дым трех костров. Их встречали. Халимонов сделал круг, осмотрелся. Площадка была непригодна для посадки самолета. Он сделал еще круг. Да, было совершенно очевидно, что машина при посадке должна погибнуть. Летчик обернулся к врачу. Врач понимающе кивнул и достал медицинскую сумку и чемоданчик. В чемодан было вложено письмо, в котором разъяснялось подробно, как оказать больной первую помощь. Летчик сделал третий круг, низко опустившись над вырубкой. Врач сбросил чемодан на мягкий снег, и самолет пошел на обратный курс.

В Надеждинске летчика ждала новая телеграмма: посадка возможна в шести километрах севернее деревни. Через час летчик и врач снова были в полете. Полет был такой же. Люди были уверены, что самолет прилетит. Машина пошла на снижение и сделала несколько кругов над площадкой. Хали-

монов обернулся и показал врачу на черные обгорелые пни, торчащие из-под снега. Садиться опять было нельзя. И снова летчик взял обратный курс. Наступил вечер. Решили в третий раз вылететь утром в Ивдель, а оттуда уже на лошадях добраться до деревни.

**ПИСЬМО ЧЕТВЕРТОЕ**

Всего у меня было 15 ребят. Больше всего маялась я с Василием. Маленький был. Болею тяжело. Сколько я из-за него ночей не спала! Окончил он ФЗУ, стал комсомольцем, работал слесарем. Ну, думаю, сейчас он на верном пути. Да куда там, хочет учиться дальше. На кого? А он отвечает: на летчика! У меня сердце так и упало. Отступись, говорю ему, Вася, уж лучше иди на шофера, все-таки у матери на глазах, да и на земле. Нет и нет. Так и ушел в Свердловск. А через год уже бортмехаником стал.

Полетит в Сосьву или в Верхотурье — обязательно завернет домой.

Пишет как-то: «Получил в Свердловске квартиру, да жить не приходится, все лето, то в Уфу, то в Троицк, то в Янаул. А по Свердловской области побывал во многих городах и районах!».

Ну, я понемногу уже стала привыкать, что сын у меня летчик. Только один раз пришлось мне испугаться, чуть сердце не разорвалось. Вот какое дело было. Прибегаю ко мне недавно соседка Надежда Карпова, а в руках держит развернутую газету. Кричит мне от самого порога: «Слышала про своего Василия-то? Пишут!». А у меня ноги аж подкосились. Смотрю на нее, однако побледнела и уж чуть не упала, да за стол удержалась, и слова-то вымолвить не могу, дух перехватило, глазами-то как будто и смотрю, а со-

седку-то уж чуть вижу, а подуюсь шасси. Повиснув на подкосах, он с силой уперся ногой в задний конец лыжи и постепенно поставил ее в нормальное положение. Пилот Ищенко повел самолет на посадку. В это время сильный поток ветра снова поставил лыжу вертикально, причем задним ее концом Домрачева ударило в кисть руки. Несмотря на сильную боль, отважный бортмеханик снова поставил лыжу на место и удерживал ее в таком положении до приземления машины. Домрачев находился под крылом самолета около 40 минут. Пилот Ищенко благополучно совершил посадку. Самолет был спасен. Этот подвиг еще раз показывает отвагу, бесстрашие, мужество и находчивость этих гордых соколов Страны Советов, воспитанных партией Ленина и Ленинским комсомолом.

**ПИСЬМО ПЯТОЕ**

16 мая 1936 года в три часа дня из Свердловского аэропорта поднялись в тренировочный полет молодые летчики, стажановцы, пилот Ищенко Н. А. и бортмеханик Домрачев В. Я. Перед посадкой бортмеханик обнаружил, что предохранительный трос правой лыжи самолета лопнул и лыжа встала в вертикальное положение. Посадка с таким повреждением грозила неизбежной катастрофой. Чтобы спасти самолет, бортмеханик Домрачев при ледяном ветре, в одном пиджаке, вылез через окно кабины на

«Я хочу, чтоб к штыку приравняли перо...»

Работы и редакторы стальных газет смогли познакомиться во время совещания с творчеством своих коллег из других городов управления.

На снимках: авиаторы возлагают цветы и венок на мемориале, посвященном памяти кировчан, павших в боях за Родину; идет активное обсуждение стальных газет.





## Наперегонки с солнцем

\* Репортаж с борта сверхзвукового пассажирского самолета

Через двенадцать минут после взлета где-то на траверзе Горького — город остался километрах в двухстах по правому борту, — в наушниках раздался приглушенный голос штурмана Александра Шевцова:

— Единичку прошли, высота одиннадцать.

— Понял, нормально, — ответил командир экипажа Василий Борисов и добавил: — Вот так и дальше пойдём, с набором высоты, до двойки...

Полет по маршруту Москва — Хабаровск начался в пять ноль-ноль по московскому, и время сразу же стало «сжиматься» с такой стремительностью, что мы едва успевали следить за минутными стрелками и докладом штурмана о тех точках, над которыми белой стрелой проносился самолет.

— Выбор такой трассы, — говорил накануне старта генеральный конструктор Алексей Андреевич Туполев, — не случаен. Осваивая ее, мы преследуем две цели — максимально сократить расстояние от Москвы до Хабаровска и пролетать над малонаселенными районами, чтобы до минимума свести фактор шумового беспокойства, который приносят на землю все, без исключения, сверхзвуковые самолеты.

Мы летели в синем небе и, признаваясь, чувствовали какого-то странного одиночества ощущалось

в минуты, когда глядел я в иллюминатор с тремя стеклами: чем выше поднимал глаза, тем темнее и темнее становилось вверху.

Через тринадцать минут после того, как прошли «единичку», в наушниках снова раздался голос:

— Высота семнадцать, пошли за двойку.

Единица — скорость звука. Двойка — две скорости звука. Я встал, прошел в кабину пилотов и увидел, как стрелка прибора скорости лениво переползла цифру «два», а высотомер остановился на восемнадцати тысячах метров, да так и замер на этой точке.

— Бортовые автоматы и две счетно-решающие машины выдерживают полет по строго рассчитанному маршруту, — сказал командир.

— А если случайно отклониться от курса?

— Сейчас увидите. Командир довольно круто повернул штурвал влево, зайчик на экране соскочил с линии, и в наушниках неожиданно раздался тревожный женский голос. «Возьмите вправо! Возьмите вправо!» — повторил он строго и жестко.

Откуда на борту женщина? С земли за нами никто в этот миг не следил, а тут — женщина, да еще и командует...

В наушниках послышался негромкий смехок кого-то из пятерки экипажа, и командир пояснил:

— Это речевой аварийный информатор. Если вдруг экипаж забудет что-нибудь сделать или не по времени уйдет с курса, автоматика не только исправит погрешность, но и предупредит голосом.

Через несколько секунд зайчик снова заскользил по четкой черте, и невидимая незнакомка умолкла.

Молчаливый в полете наш командир становился неуправляемым рассказчиком, когда на земле начинал говорить об этой машине. Вместе со своим помощником и другом Борисом Веремеем он испытывал ее во всех мыслимых критических ситуациях.

Шестидесят пять типов испытанных машин за спиной Героя Советского Союза Василия Петровича Борисова, но особую любовь он, кажется, держит в своем сердце к этой, сверхзвуковой пассажирской.

Как промелькнули три часа — мы не заметили. Самолет начал снижаться и погрузился в облачность толщиной почти десять километров.

— Нормально, — проговорил командир, и колеса шасси коснулись мокрого бетона полосы.

Спустя три часа двадцать семь минут вернулись в Москву.

П. БАРАШЕВ.  
(Спец. корр.  
«Правды»).

Москва —  
Хабаровск — Москва.



## Полет начинается с семьи

В конце мая состоялось собрание жен летно-подъемного состава самолетов Ан-12 и Ан-24 Кольцово с повесткой дня «Безопасность полетов начинается с семьи».

С докладом выступил заместитель командира В. А. Поздери. Своими мыслями поделились врач летного подразделения Н. Т. Со рокина, заместитель командира по политико-воспита-

тельной работе В. В. Сергеев. От имени жен выступили М. М. Горюкова, Н. М. Первухина, Н. А. Слепухина и другие. Их выступления были пронизаны чувством ответственности за повышение безопасности полетов и трудовой дисциплины. Были высказаны мнения усилить влияние жен на своих мужей. Они

должны уходить в полет с хорошим настроением, здоровые, без нарушения формы одежды и трудовой дисциплины.

Было предложено почаще встречаться всем вместе, установить тесный контакт с командно-руководящим составом летного подразделения. Для организации работы избран женский совет в составе 9 человек.

В. СЕРГЕЕВ.

ний период». Лекция вызвала большой интерес.

И вот, наконец, старт. Первыми на дистанцию вышли девочки. Победила Надя Грошева. Первая спортивная победа!

На старте — мальчики. Чемпионами в своих заездах стали Олег Ануфриев, Миша Филиппов, Олег Коломоец, Андрей Глазырин, Валера Савельев, Саша Хайрамазов и Андрей Шалаев. Молодцы ребята!

Н. ЗЫРЯНОВА,  
зав. детским сектором ДК.

## Дети отдыхают

12 июня в ДК авиароботников был проведен коллективный день отдыха. В этот хороший летний день многие жители поселка пришли к нам в гости. В программе праздника было написано: «Соревнования на двух- и трехколесных велосипедах».

Пока шла регистрация участников, родители прослушали лекцию детского врача Н. В. Лактиной «Отдых детей в лет-



## На старте — ГТО

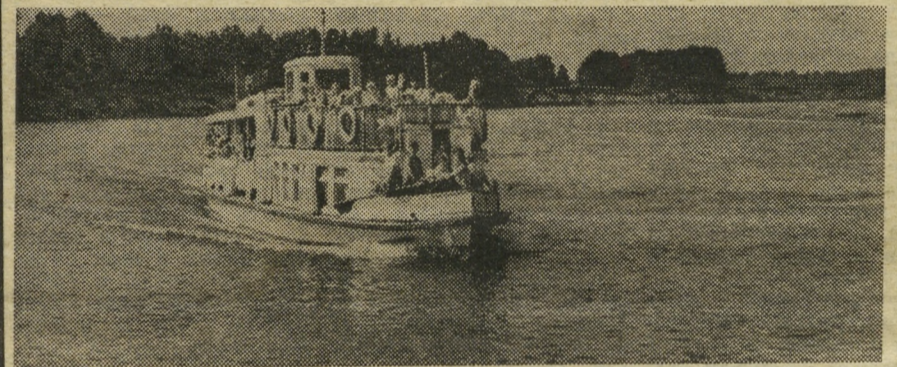
В Сыктывкаре проходило первенство Коми управления гражданской авиации по летнему многоборью ГТО. 45 спортсменов республики приняли участие в этих соревнованиях.

В первый же день выдвинулась среди остальных команда Воркутинского авиапредприятия, которая, опередив соперников, вышла вперед. И на второй день, закрепив успех стабильными легкоатлетическими выступлениями, она заняла первое место. Второе место заняли спортсмены Ухты, третье — Сыктывкара.

Победителями в личном первенстве стали: Ю. Жданов, Г. Тлеуз, Л. Нестерова, Г. Денисенко (все — Воркута) и В. Жилин (Ухта).

В торжественной обстановке победителям были

## «Я хочу, чтоб к штыку приравняли перо...»



вручены дипломы, жетоны и ценные призы.  
Ю. СПИРИДОНОВ.

## Победили кольцовцы

Прошли соревнования по стендовой стрельбе на приз УрУ ГА. В них приняло участие 7 команд. В упорной борьбе первое место завоевала команда Кольцово, на втором — завод 404 ГА, третье — у аппарата управления.

В личном зачете первенство одержал Г. К. Сапожников (УрУ ГА), на втором — Г. И. Кучугурный (завод 404), на третьем — В. А. Антипов (Кольцово).

## Награды рабкорам

К совещанию внештатных корреспондентов и активистов стенной печати был издан приказ начальника УрУ ГА В. А. Уткина. В нем отмечается большой вклад рабкоров в пропаганду решений XXV съезда КПСС, в развитие социалистического соревнования в честь 60-летия Великого Октября, в выполнении производственного плана, борьбу за безопасность полетов и укрепление дисциплины. Семь рабкоров награждены этим приказом Почетными грамотами, пять — денежными премиями, семи объявлена благодарность. В приказе выражается уверенность в том, что активисты печати и впредь будут вести работу по коммунистическому воспитанию личного состава управления, глубоко осеять жизнь и производственную деятельность трудовых коллективов. На снимках: панорама Кирова; речная прогулка.

Свердловск, «Авиатор»  
20. УРАЛА

Редактор В. С. ГУРИН.

Тел. 295-461, 295-496.

НС 15431. Заказ № 6064.

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