

# С новым годом, друзья!

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!



## Авиатор Урала

№ 96 (1115).  
СУББОТА  
30 ДЕКАБРЯ  
1961 г.  
Год издания  
XX

Орган политотдела Уральского территориального управления ГВФ и теркома профсоюза авиаработников.

Барабохину, Андрееву, Кизикову

Горячо поздравляем коллектив работников Управления с Новым годом. Выражаем уверенность в том, что коллектив в четвертом году семилетки будет настойчиво трудиться над претворением в жизнь решений XXII съезда партии. Желаем всем товарищам новых успехов в труде, хорошего здоровья и счастья в личной жизни.

ЛОГИНОВ, ЕВТЕЕВ, МИШИНКИН.

### За работу, товарищи!

Не раздуло пожар еще,  
Солнце мчит по снегам —  
«С Новым годом, товарищи!» —  
Строчкой из телеграмм.  
И по елкам развесило  
Бахрому и хрусталь,  
Чтоб шагать было весело  
Нам, штурмующим даль.  
Не с подарками скромными  
Поднимаем свой тост —  
ГЭС каскадом и домами,  
Новым взлетом — до звезд;  
Нашей силой, не старящей,  
Знаменующей век...  
За работу, товарищи!  
Круче времени бег!  
Чтоб открыли на карте мы  
Там, в тайге, города,  
Нас веди, наша партия,  
По дорогам труда,

Чтобы шли к изобилию мы  
Круто, из года в год,  
Чтоб мечта стала крыльями  
И вела нас в полет,  
Чтобы снова пожара  
Не пылали во мгле —  
За работу, товарищи!  
Миру быть на Земле!  
Нам Программой намечен он,  
Путь — и цели ясны —  
До зари Человечества,  
До двадцатой весны.  
Силы бродят пока еще,  
Закаляясь трудом...  
С Новым годом, товарищи!  
Мы — в пути,  
Мы дойдем!

Е. ЛИПОВИЧ.

## ЭТАПЫ БОЛЬШОГО ПУТИ

**З**АКАНЧИВАЕТСЯ 1961 год. Этот год в жизни советских людей знаменателен историческими событиями. Подготовка и проведение XXII съезда КПСС вызвали мощную волну трудовой и политической активности каждого труженика нашей страны. Принятая съездом Программа КПСС определила конкретные пути построения коммунистического общества в СССР. Эта программа имеет решающее значение и в судьбах народов всего мира.

Вместе со всем советским народом труженики Гражданского воздушного флота вносят свой вклад в дело приближения светлого будущего — коммунизма. За годы советской власти Аэрофлот, 40-летие которого мы будем отмечать в феврале 1963 года, стал могучей транспортной силой страны.

1961 год реально подтверждает возможности быстрых темпов развития ГВФ. В этом можно убедиться на примере

П. АНДРЕЕВ,  
начальник политотдела  
Уральского управления ГВФ

нашего Уральского управления ГВФ.

В этом году, по сравнению с 1958 годом, объемные показатели по тонна-километражу возросли на 71,5 проц., по отправке пассажиров — на 173,2 процента. Налет проведенных часов за этот период увеличился на 102,9 проц. Досрочно завершен план 1961 года по таким важным показателям, как налет тонна-километров, отправка пассажиров и отправка почты.

Эти успехи достигнуты благодаря напряженной работе всего личного состава. С хорошими результатами в выполнении производственного плана заканчивают 1961 год коллективы авиатранспортного подразделения (командир тов. Донцов), Курганского (командир тов. Чернявский), Челябинского (командир тов. Анд-

риевский) и Тюменской авиатранспортной группы (командир тов. Лужецкий).

Прошедший 1961 г. для Уральского управления ГВФ был переломным годом в деле освоения новой авиационной техники — самолетов Ил-18, которые выполнили около 50 проц. общего объема годовой транспортной работы, в то время как в 1960 году на них приходилось только 15 проц. Этот качественный скачок стал возможен благодаря настойчивой работе по переподготовке экипажей и работников инженерно-авиационной службы для эксплуатации новой техники. В числе передовых командиров экипажей Ил-18 коммунисты тт. Горский И. А., Феоктистов Н. А., Мельников Н. П., Попов Г. В. Заслуженным уважением в коллективе ЛЭРМ Свердловского аэро-

порта пользуются техники-бригады тт. Дорогинин Ю. И., Долгушин В. А., Первалов Г. И.

Показательным примером для летных коллективов нашего управления является работа Челябинского подразделения, работающего на протяжении последних 3-х лет без летных происшествий по вине личного состава. Этого нельзя сказать о коллективах Пермского и Уктусского подразделения, не справившихся в 1961 г. с обеспечением безопасности полетов.

В минувшем году дальнейшее развитие получило соревнование за коммунистический труд. Сейчас в нем участвует около 3 500 авиаработников, из которых 216 присвоено звание ударника коммунистического труда. Высокого звания коллективов коммунистического труда удостоены 3 авиазвена, 13 экипажей, 6 служб, 4 смены и 4 бригады.

Большие задачи стоят перед личным составом Управления

в 1962 году. Достаточно сказать, что объем тонна-километровой работы по сравнению с 1961 годом возрастет на 35,7 процента, отправки пассажиров увеличатся на 30,9 проц. Производительность труда поднимется на 23,1 проц. Будет продолжаться дальнейшая работа по освоению новой авиационной техники.

Командному составу, партийным, профсоюзным и комсомольским организациям многое предстоит сделать в укреплении дисциплины, порядка и организованности в работе, устранении предпосылок к летным происшествиям. Нашей задачей является дальнейшее повышение регулярности полетов и культуры обслуживания пассажиров, улучшение экономических показателей деятельности подразделений.

1961 год был важным этапом в развитии Уральского управления ГВФ. Новая Программа КПСС зовет авиаработников Урала к новым победам во имя осуществления великой цели — построения коммунизма.



# КРЕПКИЕ КРЫЛЬЯ

## ОЧЕРК

**К**РЫЛАТЫЙ воздушный гигант Ил-18, похожий на огромную белоснежную сигару, прошел над грядой Кавказских гор и над искрящимся внизу морем пошел на снижение. Пассажиры в салоне прильнули к иллюминаторам: здравствуй, солнце и море. В пилотской кабине — обычное напряжение. За штурвалом молодой командир корабля Геннадий Попов — высокий, атлетического сложения, со спокойным, волевым лицом. Цепким взглядом он успевал следить за показаниями десятков приборов, направляя самолет на снижение.

— Заход на посадку разрешаю, — донесся из эфира голос диспетчера.

Попов плавно подал штурвал вперед. Земля стремительно неслась навстречу. Лишь четкие указания командира второму пилоту и бортехнику влетали в гул двигателя.

— Выпустить закрылки!

В двадцати метрах от взлетно-посадочной дорожки колеса коснулись земли и через мгновение, выскочив на ровное бетонированное покрытие, сбавляя движение, Ил-18 покатила по полосе. Геннадий прошиб холодный пот, он изменился в лице, слегка побледнев. Самолет замер посреди полосы. Развернув машину, Попов подрулил к перрону Адлеровского аэропорта. Подкатили трапы, пассажиры спустились на землю. Попов сидел в кресле без движения, потом машинально открыл боковое стекло в пилотской кабине, жадно глотнул свежего воздуха.

— Что переживать, — осторожно заметил второй пилот Полушин, — на ошибках, как говорится, учимся.

— Нам нельзя ошибаться, — опрезал Попов.

Тяжелое, опустошающее чувство закралось в сердце. Члены экипажа, видя, что командир не в настроении, старались не догадываться разговорами. А Геннадий, оставшись наедине с собой, вспо-

нил всю жизнь, так всегда бывает в трудные минуты — прожитое проходит перед тобой вновь, словно в сказочном калейдоскопе. Вспомнилось, как еще мальчишкой в Омске с завистью смотрел на пролетавшие над городом самолеты, до дыр зачитывал книги о летчиках, восхищался Чкаловым и Маресьевым и даже бросил учебу в техникуме, поступив в аэроклуб, а затем в авиаучилище. Небо властно звало к себе... И вот в нынешнем году командование доверило штурвал самолета-гиганта Ил-18. А ему всего 29 лет. Помнится, как командир сказал: «Вы — самый молодой командир корабля Ил-18 в Аэрофлоте. Гордитесь доверием, будьте достойны его». А он...

Весь день Попов ходил как в воду опущенный. Назавтра, возвратясь в Свердловск, с тяжестью на сердце отправился в летный коллектив. Анализируя полеты, командир подробно остановился на его ошибке. Опустив голову, Попов выслушивал справедливые слова осуждения и чувствовал, что люди по-разному реагируют на них: одни сочувствовали — мол, с кем не случалось непредвиденное, другие, наоборот, словно говорили — молод еще, поспешили доверить Ил-18, и не таких дров может наломать.

«Наломать дров, — засверлило в сознании, — наломать...» Возвращаясь домой, с горечью подумал: «Может мне, действительно, рановато быть командиром Ил-18? Вторым полетать годик-полтора?»

— Ну что ты, Геннадий, — горячо разубеждала его жена. — С кем не бывает?..

— Конечно, — поддержал заглянувший в гости друг. — Успокойся, соберись с силами, внимательно обращай с посадку в каждом поле.

Многое передумал в те дни Попов. Было нестерпимо горько, обидно: в газетах в то время писали о подвиге первого космонавта Юрия Гагарина, его мастерском приземлении, а тут... на втором самостоятельном полете не сумел правильно посадить самолет. «Что это — незнание или неумение?» Он брался за книги, вспоминая пройденное в школе высшей летной подготовки, изучал схемы захода на посадку, советовался с опытными командирами кораблей Горским, Феоктистовым, внимательно анализировал свои действия во время посадки, хотя это и не так просто — действия командира измеряются долями секунд и выполняются почти автоматически.

Вскоре с экипажем Попова полетел командир подразделения Иван Васильевич Донцов. Старый, опытный летчик, трижды миллионер, он сидел справа от Геннадия и контролировал каждое движение, так, что Попов чувствовал на себе его пристальный взгляд.

После рейса Донцов задержался в кабине, разобрал весь полет. В скупых, предельно выверенных словах Попов почувствовал неудовлетворенность.

— Может, снова вернуться на Ли-2?

Командир сердито посмотрел на него:

— Стыдно, товарищ Попов. Это малодушие. А вы — коммунист.

— Я честно, как коммунист...

Нелегко у пилота путь к мастерству. Порой кажется, что находишься близко к цели, достиг желаемого, но оно вдруг неуловимо ускользает от тебя, стоит лишь немного ослабить внимание, успокоиться на достигнутом, понадеяться. Вспоминалось начало летной биографии — аэроклуб, Сасовское авиаучилище, первый самостоятельный вылет, а потом работа в Тюмени. Трудно было летать над местностью с малым количеством ориентиров. Однажды во время полета произошел случай, чуть не стоивший ему жизни. На легкомысленном самолете По-2 он вывозил парашютиста. В полете тот нечаянно задел кольцо парашюта и купол частично рас-

крылся. Почувствовав, что самолет теряет управляемость, Геннадий оглянулся. Словно молнией ударило его. Инстинктивно схватился за стропы, прижал их к борту. «Держи!» — крикнул парашютисту, а сам повел самолет на снижение. Посадка. Подошел пилот-инструктор и, узнав суть дела, заметил: «Молодец. Хвалю за находчивость. — Потом, улыбнувшись, добавил: — Поздравляю с первым боевым крещением».

Таких крещений было немало. Профессия пилота — не из легких, и любит она тех, кто смел, силен духом, находчив, кто не пасует перед трудностями. Много позже, летая на самолете Ли-2 командиром корабля, Попов попал в не менее сложную ситуацию. Во время рейса из Свердловска в Куйбышев произошло непредвиденное — командир вдруг почувствовал, что с каждой минутой труднее становится вести самолет. Обледенение! С подозрением следил он за стрелкой прибора, показывавшего скорость. 200, 180... Встречный ветер у земли семьдесят километров в час. Путевая скорость 110 километров! Моторы работали с полной нагрузкой. Сообщив диспетчеру обстановку, Попов повел самолет на вынужденную посадку. Теряя высоту, видел, как неуклюже идет самолет на снижение. Напряжением силы воли он вырвал машину из опасного положения, выравнял у самой земли и колеса мягко коснулись поверхности аэродрома Уфы. Он помнит, хорошо помнит, как глубоко тогда задумался над смыслом жизни и своей профессией. И тем не менее этот случай не испугал его, не отвернул от любимого дела.

«Нет, своего добьюсь, — упрямо решил Попов. — С чего это я решил, что дело неисправимо? Да не может такого быть. И на первый класс сдам».

— Как чувствуете себя? — заинтересовался однажды Донцов. — Поняли ошибку?

— Внимательней нужно быть, — ответил Попов. — Быстрее реагировать на ситуацию, особенно во время посадки.

— Верно! Медлительность на скоростном самолете — опасный враг, — и пообещал: — На днях слетаю с вами, посмотрю.

Командир сдержал слово, полетел с экипажем Попова в Адлер. Погода была ветреная, моросил дождь. На подходе к Саратову метеосуловия ухудшились, пошла низкая облачность, а перед Ростовым встретились с отголосками прозы. Попов пристально следил за локатором, периодически запрашивал данные у аэропортов. Донцов внимательно наблюдал за волевыми действиями молодого командира и... молчал.

На следующий день, возвратившись в Свердловский аэропорт и сдав авиатехникам самолет, они неторопливо шли по поселку авиаработников.

— Товарищ Попов, — окликнула почтальон. — Несколько раз заходила и все нет. Телеграмма вам.

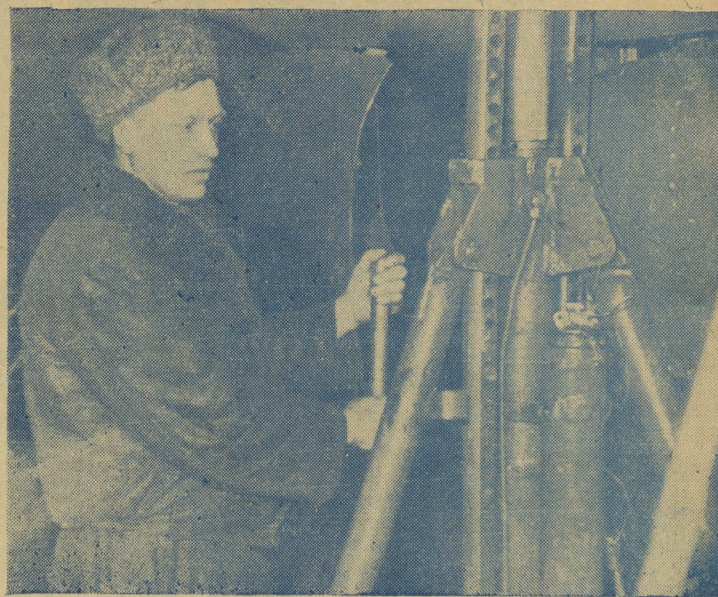
Попов почти выхватил из ее рук заветный листок: «...родилась дочь...» Прочитал и улыбка озарила лицо.

— Отцом стали? — улыбнулся Донцов. — Хорошо.

**Н**А ДУШЕ была весна. Большая семейная радость согревала все его существо чувством какого-то необыкновенного подъема, хотелось летать и летать, настойчиво обрабатывая элемент за элементом посадки. Вскоре, на разборе полетов, анализируя работу за прошедшую неделю, командир тепло отзывался о Попове, привел случаи правильного пилотирования, находчивости в сложной обстановке и поставил его другим в пример.

— Поздравляю, товарищ Попов, — обратился к нему Донцов. — Замечаний к вам нет. А что касается прошлых ошибок, о них не забывайте. Всегда учитесь, совершенствуйте мастерство. Ведь крылья крепнут в полете.

В. РУСИН.



Исполняющий обязанности техника ЛЭРМ Леонид Кузьмич Дюков трудится в эксплуатационно-ремонтных мастерских Свердловского аэропорта более десяти лет. За этот срок он успел освоить специальности моториста,

механика и сейчас уже работает техником. Ветеран аэропорта борется за высокое звание ударника коммунистического труда.

На снимке: Л. К. ДЮКОВ осматривает материальную часть. Фото Е. Липовича.

## Новогодний репортаж

### К новым взлетам!

Нас лучом далеким дразнит —  
В снег закуталась заря...  
Новый год! — веселый праздник,  
Первый день календаря.

Он открыт, как окна, настежь  
Для больших крутых дорог,  
Чтоб в сердца вселялось счастье,  
В жизни не было тревог...

Каждый день наш, как разведка,  
Каждый час — с горением труд.  
В год четвертый

семилетки

Сердцем выверен маршрут.  
Славим тех, кто, не сдаваясь,  
Встал в шеренги маяков,  
Наша смена молодая



В крылья сердца жар  
вдохнет он,  
Чтоб уверен был пилот:  
Там, в заоблачных высотах,  
Самолет не подведет!..



Обгоняет «старичков»...  
«ИЛ» — в полете.

Не догонит  
Ветер быстрый самолет.

На четвертом миллионе  
В рейсе Горский — наш пилот.  
Со своим штурвалом

слит он.

Небо — дом ему родной.  
Новогоднюю орбиту  
Он прочертит над страной.  
А за ним —

взлетает Грубый

В поднебесный океан.  
Он свою работу любит,  
Опытен, как ветеран.

Не смотрите, что он молод —  
Сердцем он зато крылат!

В день и ночь,  
жару и холод  
Учит он своих орлят;  
Чтоб на новые вершины  
Крылья подняли они.

Путь укажут их машинам  
Старта яркие огни...  
Заполярье...

Ночь бессонна,  
Тундра посвист  
ветра шлет.

К дальним рейсам Н. Самсонов  
Вновь готовит самолет.



О спортсменах тоже слово  
Нужно теплое сказать  
И, конечно, Червякову  
Вновь успехов пожелать.

Пусть других зовет на лыжи  
Наш испытанный спортсмен,

Чтоб к рекордам стали ближе  
Люди из бригад и смен...  
Вновь рассвет расправил крылья  
Над любимую страной.

В коммунизм  
нам путь открыл он  
Новый,  
шестьдесят второй!

Редактор В. РУСИН.

НС46216. Заказ № 18599.

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

## ДОБРЫЕ СЕРДЦА

Находясь на излечении в стационаре больницы Свердловского аэропорта, я была тронута вниманием и заботой медицинских работников, честно и добросовестно выполняющих свой долг. Я осталась очень довольна врачом — невропатологом Аидой Валентиновной Весединой. Особенно хочется поблагодарить медсестру Марию Гурьянову Цепелеву, чуткую и отзывчивую работницу. Человек, знающий отлично свое дело, всегда с особым вниманием относится ко всем больным. Вечером она обходит все палаты и интересуется состоянием больных.

То же самое можно сказать и о санитарке стационара Августине Абрамове Филипповой, чутком и отзывчивом человеке. В период ее дежурства в палатах поддерживаются чистота и порядок. Много теплых слов можно сказать и о враче-терапевте Наталье Сергеевне Поповой. Это молодой, знающий свое дело врач. Она любит свою работу, чутко и внимательно относится к больным. К каждому у нее особый подход.

От всей души хочется поблагодарить этих скромных тружеников, избавляющих людей от болезней. Они по-настоящему заботятся о том, чтобы каждый человек был здоровым и крепким, способным делать большие дела во славу нашей Родины.

В. КИРСАНОВА,  
инженер-синоптик.