

Государство — это мы

Время подвластно упорным

Непрерывным потоком проходят через наше подразделение слушатели. Меняются профили подготовки, а учебная жизнь кипит.

Для слушателей созданы все условия. Обучение ведется в просторных светлых классах, оборудованных всем необходимым. Занятиями руководят опытные квалифицированные преподаватели. Хочет сказать о них несколько теплых слов обо. Вот А. А. Федоров. Вдумчивый, серьезный специалист. Он ведет радиоэлектроборудование. Любят его и коллеги по работе и слушатели. А. А. Федоров не только учит других, но и сам продолжает учиться. Скоро он получит диплом высшего учебного заведения, где заочно учится.

Как лучшего специалиста по вертолетам, знают у нас подполковника запаса инженера-преподавателя С. П. Андреева. В. В. Дуров, тоже офицер запаса, передает молодежи свой богатый опыт штурманской работы и несет большую общественную нагрузку, являясь заместителем секретаря партийной организации.

Надо сказать, что не только перечисленные мною товарищи, но и весь преподавательский коллектив, не жалея сил, трудится, чтобы дать максимум знаний авиационным специалистам, которые в своем большинстве упорно овладевают сложными авиационными дисциплинами.

В учебной группе по изучению самолета Ан-2 среди слушателей-техников можно встретить молодого человека со значком-ромбиком. Это инженер, специалист по реактивной технике тов. Подвинцев. Однако в Тюмени, где он работает, пока нет реактивных самолетов и молодой инженер решил пополнить свои знания по поршневой технике. Он заново изучил самолет Ил-14, освоил Ан-2. Он не только знающий специалист, но и активный общественник — редактор стенной газеты.

Очень напряженная работа идет в группах, изучающих впервые самолет Ил-18. Не так просто, проработав длительное время на поршневых самолетах, овладеть материальной частью, в которой наши конструкторы сосредоточили все самое передовое, чем располагает отечественная техника. Но наше героическое время подвластно упорным. «Ученье и труд — все перетрут» — гласит народная мудрость и это находит подтверждение в наших горячих учебных и трудовых буднях.

В. ИВАНОВ,
инженер-преподаватель.

СПАСИБО ЧУТКИМ ЛЮДЯМ

Я летела самолетом из Перми до Уфы. Здоровье у меня было плохое, работникам медицинской службы пришлось приложить немало сил, чтобы я могла благополучно перенести полет.

Я от души прошу передать сердечную благодарность начальнику санчасти Пермского

аэропорта А. Г. Сидоровой, медицинским работникам Рите Пятунинной и С. Г. Закировой. Еще раз благодарю весь коллектив пермских авиарботников за чуткое отношение к пассажирам и желаю им здоровья и долгих лет жизни.

А. АЛЕКСАНДРОВА,
жительница г. Уфы.

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

Авиатор Урала

№ 91 (1204).
ЧЕТВЕРГ,
6 ДЕКАБРЯ
1962 г.
Год издания
XIX

ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА
УРАЛЬСКОГО ТЕРРИТОРИАЛЬНОГО УПРАВЛЕНИЯ ГВФ
И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

ПЕРЕБОЕВ В РАБОТЕ НЕ ДОПУСТИМ

Коллектив службы связи Березовского аэропорта немало потрудился над тем, чтобы объекты связи к зиме подготовить полностью. В результате всему радиооборудованию произведены регламентные осмотры и ремонты.

В целях обеспечения надежной связи нам удалось своевременно произвести трудоемкие монтажные работы. Кроме того, сделан ремонт линии электропередач.

Весь коллектив службы связи борется за звание службы коммунистического труда. В ходе соревнования многие наши товарищи добиваются значительных успехов в работе. Маяками у нас заслуженно считаются такие товарищи, как радиотехник В. Ф. Зиновьев, радиооператор Н. М. Кубаева, машинисты-дизелисты Т. П. Карпов и В. Е. Козырев, механик ночного старта Ю. А. Филиппов.

Примеру передовиков следуют многие работники службы связи.

Радиотехники П. А. Падерин, В. М. Воронин, В. М. Первов, радиооператоры Ф. Д. Воронцов и

Л. А. Александрова показывают образцы добросовестного отношения к служебному долгу.

Можно с уверенностью сказать, что перебоев в связи не будет.

Л. ОНОСОВ.

Обеспеченная СТАРОСТЬ

Долгие годы честно трудился старейший работник Аэрофлота Алексей Иванович Кряжев. Работая главным бухгалтером Уральского управления ГВФ, он все свои силы и энергию отдавал любимому делу, обучая молодых работников. С чувством благодарности вспоминаю, как мне, работнику бухгалтерии Уктусского подразделения, где я работал в то время, А. И. Кряжев постоянно оказывал помощь, заботясь о том, чтобы все его объяснения были понятными мне. Уходил от него я всегда удовлетворенным.

Сейчас Алесей Иванович на пенсии. Государство позаботилось о нем. Недавно он вселился в новую благоустроенную квартиру, которую ему предо-

ставило Уральское управление ГВФ.

Находясь на пенсии, А. И. Кряжев нередко навещает своих бывших сослуживцев. Заходит посоветоваться, дать необходимую консультацию. Ведь в этом коллективе он проработал свыше десяти лет. Такой уж у него характер: не сидится ему на месте.

Советская Конституция дала нашему народу право не только трудиться, но и право на заслуженный отдых. Это мы видим на примере жизни А. И. Кряжева и многих тысяч наших замечательных ветеранов труда, о которых постоянно заботятся наши партия и правительство.

Я. ЛЫЖИН,
главный бухгалтер
УрТУ ГВФ.

МОЛОДОСТЬ УТВЕРЖДАЕТСЯ В ПРАВАХ

ДАЛЕКО на севере Тюменицыны расположен аэропорт Березово. Если и знали об этом таежном поселке раньше, то, пожалуй, только по знаменитой на весь мир «сосьвинской» сельди. Теперь Березово — шумный перекресток воздушных дорог. Ежедневно в разные концы тундры стартуют с дорожек его аэродрома приземистые Ан-2, вертолеты Ми-4, самолеты Ли-2.

Неотъемлемыми штрихами в березовских пейзажах стали буровые вышки. Эти места ныне — настоящий край геологов, буровиков и авиаторов.

Дружный коллектив авиарботников с честью трудится в суровом северном краю. Надо сказать, что экипажи в вертолетном коллективе и в коллективе самолетного звена, как на подбор, молодежь. Даже

командиры летных коллективов Рязанов и Козленков, по сути, не вышли еще из комсомольского возраста.

Поэтому можно смело утверждать, что тон в работе задают комсомольцы. Много сделали они, чтобы жизнь в поселке авиаторов была интересной и кипучей.

Хочется рассказать об отдельных, наиболее активных парнях и девушках. Вот, к примеру, нынешний секретарь объединенного комитета комсомола Людмила Руденко. Работает она в Березовском аэропорту всего год после окончания института. Людмила — начальник метеостанции. В течение прошлого года она вела кружок текущей политики. Неугомонную комсомолку можно было встретить и в кружках художественной самодеятельности, и на спортивных состязаниях. Не-

даром за активное участие в общественной работе Людмила Руденко награждена Почетной грамотой Березовского райкома комсомола и единодушно избрана недавно комсомольским вожаком.

Когда думаешь о березовских комсомольцах, невольно вспоминается живое, энергичное лицо другого комсомольского активиста — летчика Володи Джугашвили. Мне довелось слышать его рассказ о том, как комсомольцы «воевали» за место под солнцем, за ленинскую комнату. Ленинская комната, благодаря настойчивости и упорству молодежи, приобрела, наконец, вид очага культуры и, несомненно, со временем хорошему службу комсомольцам.

КОМСОМОЛ аэропорта не замыкается в узких рамках только собст-

венных интересов. В прошлом году зародилось и такое полезное начинание. Ребята и девушки организовали шефство над детской художественной самодеятельностью в школах Березово, что вызвало большой интерес у местной общественности.

Как энтузиастов художественной самодеятельности знают в Березово таких товарищей, как комсомолец летчик Афанасьев, командир летного коллектива молодой коммунист Рязанов и многие другие.

В тесном контакте с комсомольцами работают и их старшие товарищи — коммунисты. Член партбюро Виктор Ситник по-настоящему увлечен жизнью молодежи, и чувствуется, что он стал «партийной душой» молодежного коллектива. На примере

деятельности Виктора Ситника можно ясно представить себе действенную, организаторскую роль партийной организации в жизни комсомольского коллектива.

Вот свежий пример. Когда 17 ноября комсомольцы и молодежь приняли решение организовать воскресник по заливке катка, Виктор Ситник не ограничился благими пожеланиями и взял на себя наиболее трудную часть в подготовке мероприятия: обеспечить при заливке катка участие местной пожарной техники.

Перечень таких примеров можно было бы продолжить.

Жизнь в коллективе комсомольцев Березовского аэропорта бурлит. Однако есть и здесь существенные пробелы, в основном не по вине самих комсомольцев. Комсомольцы, как ни стран-

но, оказались в стороне от участия в обсуждении обращения авиарботников, выступивших с призывом достойно встретить сорокалетие Аэрофлота. Вообще о том, что авиарботники повсеместно готовятся к встрече такой знаменательной даты, в Березово узнали только в середине ноября. Этот факт говорит о том, что заместители командиров Тюменских подразделений по политчасти тт. Шкагула и Цветухин, чьи летные коллективы базируются в Березово, не проявили достаточного внимания к целенаправленной постановке воспитательной работы.

Там, где комсомольская молодежь утверждается в правах, особенно необходима повседневная работа и поддержка старших.
В. СИБИРЕВ.

МОЛОДОСТЬ ОТЦОВСКАЯ В СЫНОВЬЯХ ЖИВЕТ!



СЕМЕЙНАЯ ТРАДИЦИЯ



1. Тридцать лет спустя...

Ни на минуту не умолкает гром двигателей в Свердловском аэропорту. Рассекая острыми крыльями воздух, один за другим уходят в рейсы реактивные корабли. Теплая улыбка загорается на лице пожилого авиаработника, с нескрываемой гордостью наблюдающего за взлетом и посадкой крылатых скоростных гигантов...

Дмитрий Петрович вспоминает давно минувшее. Его биография связана с историей гражданской авиации на Урале...

1933 год... Дежурный по аэропорту Дмитрий Пиньженин всматривается в небо. Из густой осенней синевы пробивается слабый гул мотора. «Значит идет домой», — решает дежурный. Он быстро выкладывает посадочный знак «Т» и, размахивая сигнальными флажками, торопится навстречу рулящему на стоянку самолету. Пилот приветливо машет рукой — мол, все в порядке! — и ставит свой тихход Н-5 в указанное место.

К самолету, поскрипывая полозьями саней, спешит неказистая лошадка. Грузчик-конюх укладывает багаж пассажира и, попукая «сивку-бурку», отвозит его в аэровокзал...

Вспомнив об этом, Дмитрий Петрович улыбается: мечтали ли они тогда, почти тридцать лет назад, о какой-либо механизации? Ведь он, дежурный по аэропорту, одновременно выполнял функции и движущего, и перевозчика, и даже синоптика.

А скорости? Разве с теперешними их сравнить?! Ведь даже новинки техники по тому времени двухмоторный АНТ-9 добирался от Свердловска до Москвы только за 10—11 часов. Почти полсотки он летел до столицы. А сегодня Ту-104 это расстояние покрывает всего за 2 часа. В пять раз выросли скорости крылатых машин!

— Веселей пошли дела с 1934 года, — вспоминает Дмитрий Петрович.

внич, когда было организовано Уральское территориальное управление ГВФ. Появились служба движения, отдел перевозок и АМСГ. А в следующем, 1935 году, воздушная трасса Москва—Новосибирск начала обслуживаться радиомаяками, на пассажирских самолетах стали устанавливаться радиостанции...

Однажды Дмитрию Петровичу пришлось крепко поволноваться. Ожидали прибытия самолета. Почтовый П-5 летел в Свердловск из Омска. Летное время истекло. Остывший диск солнца закатился за горизонт. Наступали сумерки. Запросили пункты пролета. «Пролетел, ждите», — этот ответ не успокаивал... Спустился из темноты донесся рокот мотора. «Значит летит», — догадался Пиньженин. Но как посадить самолет сейчас, в такое время, на неосвещенный аэродром? Раздумывать было некогда. Через минуту яркий костер запылал около посадочной полосы.

Летчик Сулин приземлился благополучно. Оказалось, что он просидел на вынужденной.

— Спасибо, Дмитрий! — горячо поблагодарил его пилот. — Все могло произойти, если бы не ты...

Но и в сложных условиях авиаторы умели самоотверженно, погеройски трудиться. Дмитрию Петровичу вспоминается такой эпизод.

На самолете СТ-3 оборвался трос, поддерживающий лыжу в горизонтальном положении. Ее передняя часть сильно опустилась. Это при посадке создавало угрозу для жизни пассажиров и экипажа.

Пилот Ищенко и бортмеханик Домрачев — экипаж самолета — заметили неисправность еще до посадки и решили во что бы то ни стало предотвратить тяжелое летное происшествие. Бортмеханик Домрачев во время полета, перед заходом на посадку, вылез из самолета через окно пассажирской каби-



ДМИТРИИ ПЕТРОВИЧ ПИНЬЖЕНИН

ны и, рискуя жизнью, встал на задний конец лыжи, закрепил ее и привел в нормальное положение. Посадка была произведена благополучно. За этот отважный поступок экипаж был награжден орденом «Знак Почета»...

Да, многое вспомнилось Дмитрию Петровичу. За тридцать лет работы в ГВФ он встречался с людьми интересных судеб. На его глазах

создавалась и крепла гражданская авиация на Урале. Правительство высоко оценило труд ветерана Аэрофлота, наградив его орденом «Знак Почета».

Работа в гражданской авиации стала семейной традицией Пиньжениных. Жена его, Анастасия Александровна, свыше десяти лет работала телефонисткой в Свердловском аэропорту. По стопам отца пошли и сыновья...

2. Дорогой отца

СЫНОВЬЯ Дмитрия Петровича, Николай и Павел, вместе пошли в школу, хотя Николай был старше Павла на год. Сидели на одной парте. Учились настойчиво. Это было трудное время: шла Великая Отечественная война.

На семейном совете решили: пора ребятам устраиваться на работу, помогать отцу. Оба сына вслед за отцом пошли в Аэрофлот. Николай, полюбивший радиотехнику, окончил курсы радистов, и, вернувшись домой, в Свердловск, стал трудиться в радиобюро аэропорта. День за днем поддерживал он связь с бортами пролетающих самолетов, принимал радиogramмы, передавал указания экипажам. Но ни на минуту не покидала мысль о летной работе. Три года спустя Николай с большим желанием переучился на бортрадиста. Так осуществилась его мечта.

Сначала Николай летал на самолете Ли-2, затем освоил радиоборудование Ил-12, а уже позже отправился в первый рейс на турбореактивном корабле Ил-18, который тогда только начал выходить на авиалинии страны. Сейчас на карте трудно отыскать крупный аэропорт, где бы не побывал Николай Пиньженин.

За его плечами — четыре миллиона километров воздушных трасс. В небе он провел около двадцати тысяч часов. Крепнет день за днем крылатый почеря старшего сына Дмитрия Петровича.

Отец по праву гордится им — он его достойный преемник...

Не отстал от старшего брата и Павел. Правда, Павел выбрал земную профессию, но к авиации она имеет самое прямое отношение.

Еще в детстве подолгу простаивал Павел около летного поля, с нескрываемой завистью наблюдая за беспокройной жизнью аэродрома. Не удивительно поэтому, что когда пришло время самостоятельно трудиться, он твердо решил: пойду поближе к авиации, к моторам.

Вместе со взрослыми четырнадцатилетним паренком бегал он по утрам в ЛЭРМ аэропорта. Положение на фронтах было тяжелым, и каждый стремился в те дни сделать все возможное для скорейшего разгрома врага. День Победы для Павла явился двойным праздником: сбылось давнишнее его желание — он стал обслуживать самолеты в Уктусском аэропорту.

Новая техника, с которой он имел теперь дело, требовала глубоких знаний, а их-то ему пока не хватало. Павел подал заявление в среднюю школу и через три года с успехом сдал экзамен на аттестат зрелости. Но это не было пределом для любознательного юноши. Он поставил перед собой цель — приобрести высшее образование.

Отработав смену, Павел уставшим приходил домой и садился за учебники. До поздней ночи штудировал он юридические положения и законы. И так день за днем.

Летом 1954 года ему вручили диплом об окончании юридического института. Но еще на третьем курсе юридического Павел с сожалением понял, что не это его влечет, не быть ему юристом. Слишком уж он врос в коллектив авиатехников, сроднился с авиационным делом. Решил Павел остаться на прежнем месте...

И снова за учебники. Он решил заочно учиться в Киевском институте ГВФ. И вот все это позади — успешно защитив диплом, он вернулся инженером в свой родной коллектив...

«Сыновья у Дмитрия Петровича в отца, —

говорят с гордостью его сослуживцы. — Такие же упорные... Да, это так. Сам Пиньженин хорошо помнит, как еще в 1937 году он, решив стать агрономом, упорно готовился к вступительным экзаменам в Горьковский сельскохозяйственный институт и позже — в Ленинградский институт ГВФ, три курса которого он закончил. Завершить образование помешала война...

В своих сыновьях Дмитрий Петрович видит свою неумную молодость, жаждущую дознаний, стремящуюся все открыть и изведать. Они уверенно шагают широкой дорогой отца.



ПАВЕЛ ПИНЬЖЕНИН

3. Светлые горизонты

ТРУДНО подсчитать, сколько у Дмитрия Петровича учеников, бывших учеников. Многим он дал путевку в жизнь. Сейчас они самостоятельно руководят воздушным движением на авиатрассах Урала. И каждый из его учеников с благодарностью вспоминает Дмитрия Петровича, шлет ему теплые слова, идущие от сердца. Много продолжателей и у сыновей Пиньженина — Николая и Павла. Работая радистом-инструктором, Николай Пиньженин умело готовит и вводит в строй молодых специалистов, учит радистов искусству надежной двухсторонней связи. «Связь — глаза и уши самолета», — говорят в авиации. Николай стремится к тому, чтобы каждый радист обеспечивал надежную связь экипажа с землей.

Четыре с лишним миллиона километров за плечами Николая Пиньженина, а он все так же молод, как прежде. Он готов трудиться в гражданской авиации еще много лет так, как трудился его отец.

Много учеников и у Павла. Они обслуживают самолеты во многих аэропортах страны. А те, кто прибывает после училища в подразделение, непременно обращаются к нему, Павлу Пиньженину, за помощью. И Павел охотно идет навстречу. Каждому открыто его доброе сердце.

Сыновья продолжают крылатый путь отца. На память приходят стихи:

«Крылья крепнут
и сильные
И зовут в полет...
Молодость отцовская
В сыновьях живет!...»
Кажется, что поэт
посвятил эти строки
семье Пиньжениных,
перед которой открылись
светлые горизонты
будущего...

Дмитрий Петрович с гордостью глядит на сыновей. Да, они достойные продолжатели! Такими людьми по праву гордится Аэрофлот. Слово маяки, они ярко освещают путь всем, кто сделал первые шаги в небо. Биография Пиньжениных продолжается и мы прочитаем в ней еще немало интересных страниц.



НИКОЛАИ ПИНЬЖЕНИН

И. о. редактора Е. ЛИПОВИЧ

НС 40727. Заказ № 6249.

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