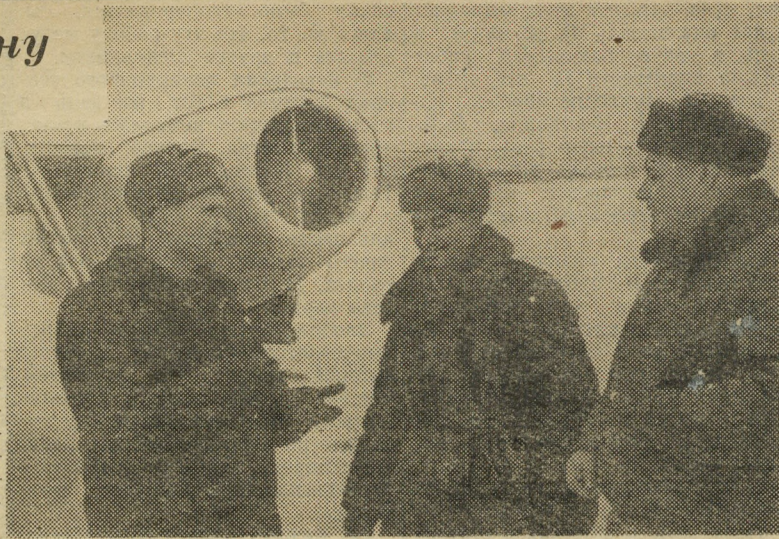


42-ю годовщину

Вооруженных
Сил СССР
отметили
вчера
трудящиеся
нашей
Родины



Вчера — на боевом, СЕГОДНЯ — НА МИРНОМ

Крепкая армейская дружба связывает этих людей — Тимофея Николаевича Ляпина, Алексея Степановича Кононовича и Григория Ивановича Полторацкого. Да и разве может быть иначе? Ведь несколько последних лет они служили в одном полку, делили все трудности и радости. А Т. Н. Ляпин и А. С. Кононович летали даже в составе одного экипажа. Г. И. Полторацкий же обеспечивал отличную готовность материальной части боевого реактивного бомбардировщика.

Заместитель командира эскадрильи Т. Н. Ляпин, заместитель штурмана эскадрильи А. С. Кононович и техник звена Г. И. Полторацкий, как три мушкетера, всегда стояли друг за друга стеной, во всем помогали друг другу. Каждый из них хорошо знал биографию друзей:

— Алексей Кононович? Он был штурманом отличного экипажа. Награжден медалью «За безупречную службу» второй степени...

— Тимофей Ляпин? Он работал токарем в Астрахани, без отрыва от производства окончил аэроклуб и в 1940 году добровольцем ушел в Советскую Армию...

— Григорий Полторацкий? Он первым в нашей части освоил обслуживание реактивной техники...

Но не только в общих чертах знали друзья биографии других. Любой из них мог рассказать о наиболее ярких, интересных и значительных эпизодах летной жизни друзей. Вот что, например, можно было услышать из уст Григория Ивановича Полторацкого или Алексея Степановича Кононовича.

— В грохоте и разрывах кипела

грозная Орловско-Курская битва. Советское командование бросило на поддержку наземных войск авиацию. Одна за другой уходили на обработку переднего края и ближнего тыла противника эскадрильи штурмовиков, бомбардировщиков и истребителей.

В очередной боевой вылет поднялась и девятка пикирующих бомбардировщиков Пе-2. Недалеко от линии фронта на них напала группа фашистских истребителей. Завязался ожесточенный воздушный бой. Пулеметные трассы, казалось, прошивали голубизну неба во всех направлениях. Наши стрелки-радисты подбили одну вражескую машину. Немцы стали осторожнее, но продолжали атаковать «Петляковых».

Огонь с советских машин становился все реже и реже и, наконец, совсем прекратился — кончился боекомплект. Этого момента и ждали фашистские стервятники. Они бросились на самолеты с красными звездами. Но и у немцев осталось по одной-две пулеметных ленты. Поэтому они хотели использовать их наверняка и, пользуясь беззащитностью бомбардировщиков, вклинились в строй Пе-2, чтобы постараться расстрелять с близкой дистанции. Особенно наглым оказался один «Фокке-Вульф». Он уже пристроился к командирской машине советской эскадрильи. Еще немного и...

Маневр фашиста заметил младший лейтенант Тимофей Ляпин. Размышлять было некогда. И летчик бросил свой двухмоторный самолет на врага. Фашист еле успел увернуться, ушел вниз —

его атака сорвалась! А тем временем подоспели наши истребители прикрытия, отогнали фашистов, и бомбардировщики получили возможность обрушить свой смертоносный груз на голову врага...

Даже о своих правительственных наградах друзья-однополчане говорили так:

— У нас их 21 на троих! В кино, театр или на охоту три капитана также отправлялись вместе — на «Волге» Тимофея Николаевича Ляпина. Они и демобилизовались из рядов Советской Армии тоже вместе. Это было весной 1959 года.

Сейчас три бывших воина опять рядом. Они теперь бойцы одного фронта — фронта мирного труда. А. С. Кононович, Г. И. Полторацкий и Т. Н. Ляпин составляют экипаж самолета-зондировщика. Их машина служит мирным целям — она призвана вести разведку погоды, чтобы пассажирские и грузовые самолеты могли летать по авиатрассам страны безопасно и регулярно.

Особенно большую помощь смогут оказать «три капитана» экипажам реактивных и турбовинтовых многомоторных лайнеров, которые с каждым днем все в больших количествах поступают на эксплуатацию в летные подразделения Гражданского воздушного флота. Тем самым будет повышена культура обслуживания советских тружеников, пользующихся услугами воздушного транспорта.

Совсем недавно, можно сказать вчера, Ляпин, Кононович и Полторацкий поднимали в воздух боевой реактивный бомбардировщик, а сегодня они обеспечивают полеты мирного самолета-зондировщика, на борту которого красуется надпись «Аэрофлот» и эмблема ГВФ. В канун празднования Дня Советской Армии и Военно-Морского флота СССР, 19 февраля, экипаж демобилизованных офицеров обеспечил успешный первый производственный вылет своей машины. Результат хороший! Это было их вступительным вкладом в семилетку и одновременно трудовым подарком к всенародному празднику — Дню Советской Армии.

В. АЛЕКСЕЕВ.

НА СНИМКЕ (слева направо): командир корабля Т. Н. ЛЯПИН, авиатехник Г. И. ПОЛТОРАЦКИЙ и штурман самолета А. С. КОНОНОВИЧ обсуждают итоги полета.

Фото автора.



ПРИНЯЛИ КАК РОДНЫХ

Авиационные техники коммунисты Иван Иванов, Михаил Петухов с любовью передают своим новым товарищам накопленный опыт, помогают им быстрее освоить материальную часть самолетов, на практике показывают, как делаются большие регламенты на самолетах и как машины готовить в рейс.

— Чем быстрее бывшие воины Зенков и Корсаков овладеют своей специальностью, — заметил молодой авиационный техник Василий Худышев, — тем более высоких производственных показателей добьется наша бригада. У нас отвечают все за одного, а один за всех.

И Василий Худышев свои знания и опыт охотно передает товарищам по работе. Да иначе и быть не может. Ведь у всех у них единая цель, одна задача — своим честным трудом возвысить славу и могущество социалистической Отчизны.

Авиационные специалисты нашей бригады, включившись в социалистическое соревнование за досрочное выполнение производственных планов, прилагают все усилия, чтобы новыми успехами в труде отметить 90-летие со дня рождения В. И. Ленина.

Б. ПОГАДАЕВ, старший авиационный техник.

Скоро 1-й слет коллективов, борющихся за звание коммунистических



Орган полчтотдела Уральской отдельной авиагруппы ГВФ и теркома профсоюза авиаработников

№ 14 (935).

СРЕДА, 24 ФЕВРАЛЯ 1960 г.

Год издания 18-й

НА ЛЕНИНСКОЙ ВАХТЕ

СТРОИТЬ СВОЮ ЖИЗНЬ ПО ИЛЬИЧУ

Горячо одобряя инициативу коллективов передовых предприятий Москвы, решивших достойными трудовыми делами отметить 90-летие со дня рождения Владимира Ильича Ленина, комсомольско-молодежная бригада Анатолия Корчагина, ЛЭРМ Свердловского аэропорта, борющаяся за звание коммунистической, решила встать на ленинскую трудовую вахту и взяла обязательство — обеспечить быстрое и высококачественное обслуживание материальной части, не иметь ни одного простоя самолета по вине коллектива.

Члены нашей бригады поставили перед собой большую задачу — учиться, жить по-ленински, не отступая ни перед какими трудностями, повышать свой политический, общеобразовательный и культурный уровень, неустанно совершенствовать свою деловую квалификацию.

Г. ОРЛЯНСКИЙ, авиатехник ЛЭРМ Свердловского аэропорта.

СЛЕДУЙТЕ НАШЕМУ ПРИМЕРУ

С большим творческим подъемом трудится в эти дни бригада по обслуживанию транзитных самолетов (Пермское подразделение). Недавно у нас состоялось общее собрание. Всесторонне обсудив свои резервы и возможности, мы решили включиться в соревнование за звание коллектива коммунистического труда.

Встав на трудовую вахту в честь 90-летия со дня рождения Владимира Ильича Ленина, наша бригада взяла на себя следующее социалистическое обязательство:

1. Обеспечить своевременный выпуск самолетов в рейсы и полную безопасность полетов.

2. Отлично изучить материальную часть самолетов и двигателей, правила ее технического обслуживания и компановка пассажир-

3. Бережно относиться к имуществу и оборудованию, экономно расходовать электроэнергию, запасные части, ГСМ.

4. Повышать свои политические знания, общеобразовательный и технический уровень.

5. Внести в 1960 году не менее трех рационализаторских предложений.

6. Быть примерными в труде и быту, строго соблюдать принципы социалистической морали, активно участвовать в общественной жизни коллектива.

Призываем все бригады ИАС последовать нашему примеру.

Л. ЛАХОНИН, С. КАЛАШНИКОВ, Н. БАБЕНКО, А. СОЛОМАТИН, В. ТРЕТЬЯКОВ, В. ДЕМЧЕНКО и другие.

Для дальних рейсов

Хороший подарок получили авиаработники Свердловска от Родины — недавно к ним для эксплуатации поступил еще один новый турбовинтовой самолет Ил-18. Внешне он ничем не отличается от других таких же машин. Однако внутреннее оборудование и компановка пассажир-

ских помещений значительно улучшены. Вместо обычных двух пассажирских салонов — три. В этом дополнительном салоне установлены спальные кресла. Словом, созданы все условия для пассажиров, которым предстоит совершить длительный воздушный путь.

На фронте труда

Демобилизованный из Советской Армии офицер Юрий Федорович Базурин пришел в службу движения Свердловского аэропорта в сентябре 1959 года. За это короткое время он успешно освоил правила руководства движением самолетов. В настоящее время Юрий Федорович работает диспетчером РДП восточного направления, грамотно руководит воздушным движением.

Свою практическую деятельность на фронте мирного труда тов. Базурин умело связывает с общественной работой, являясь членом партийного бюро службы движения.

С. ИУТИН, старший диспетчер РДП.

Фото В. Алексева.

лета Ан-2. Вместо того, чтобы немедленно приступить к выполнению приказа, тов. Калеев начал было отговариваться, ссылаясь на то, что эту работу могут сделать и другие специалисты.

Авиароботники инженерно-авиационной службы Салехардского аэропорта привыкли к тому, что здесь, в технической комнате, регулярно вывешивается «боевой листок». В нем рассказывается о передовых специалистах, перевыполняющих задание и добивающихся высокого качества в работе, о жизни и быте коллектива.

Острой критике на страницах «боевого листка» подвергаются те, кто мешает в работе, срывает выполнение производственного плана, тормозит продвижение вперед. Одно время авиационный техник Э. Ткаченко опаздывал на работу, недобросовестно относился к выполнению своих обязанностей. Вскоре в одном из номеров «боевого листка» появилась критическая заметка под заголовком «Позор прогульщикам».

В заметке, в частности, говорилось: «В то время, как подавляющее большинство членов нашего коллектива прилагает все свои усилия к тому, чтобы досрочно выполнить задание по обслуживанию самолетов, тов. Ткаченко приходит в мастерскую с опозданием, а иногда и совсем на работу не является». «Ведь вы, тов. Ткаченко, — говорится в за-

ключение заметки, — хотите этого или нет, мешаете нам в выполнении плана, тянете бригаду назад. Наш коллектив этого не потерпит». И действительно, вскоре недостойное поведение авиационного техника было обсуждено на общем собрании рабочих. Нарушителем трудовой дисциплины занялась профсоюзная организация.

Нельзя сказать, что после первого же выступления «боевого листка» тов. Ткаченко сразу исправился. Но бесспорно и то, что выступление «боевого листка» послужило хорошим уроком как для самого Ткаченко, о котором шла речь в заметке, так и для многих других авиаспециалистов подразделения.

Вопросам укрепления трудовой дисциплины был полностью посвящен и последующий, четвертый номер «боевого листка». Поводом для такого выступления послужило опоздание на работу двух авиаспециалистов — В. Епифанова на 40 минут и Ф. Рочева — на полтора часа.

Осуждая поведение нерадивых, «боевой листок» вместе с тем убедительно, с математической выкладкой показывает, сколько рабочего времени будет потеряно за

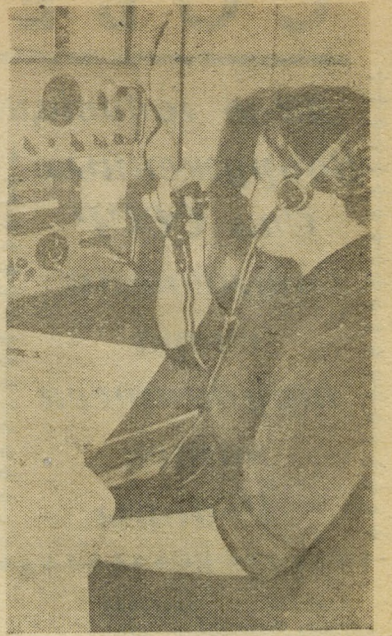
год, если каждый авиаспециалист будет опаздывать по 30 минут в день, и какое количество работ можно произвести за это время.

Такое выступление «боевого листка» сыграет, бесспорно, большую воспитательную роль, принесет немалую помощь авиаспециалистам в выполнении плана, в улучшении производственного процесса.

На страницах «боевого листка» систематически публикуются заметки и о том, как работники инженерно-авиационной службы повышают свои технические знания, свой общеобразовательный уровень. Много уделяется внимания и таким вопросам, как воспитание у авиаспециалистов высокой сознательности, таких важных и необходимых качеств, как исполнительность и аккуратность.

Используя в заметках и статьях положительные примеры по этому вопросу, «боевой листок» в то же время острой критике подвергает тех, кто старается под различными предлогами увильнуть от выполнения трудной задачи, укрыться за спиной товарищей.

Однажды старший авиационный техник приказал тов. Калееву срочно разогреть двигатель само-



Десять лет работает в службе связи аэропорта Свердловск старший радиооператор Нина Романовна Давыдова. Имея богатый практический опыт и отличные оперативные показатели, она уверенно обеспечивает бесперебойную связь на всех имеющихся каналах, умело передает свои знания молодым операторам. Тов. Давыдова заслуженно носит звание лучшего специалиста по профессии.

А. ПОПЛАУХИН,
начальник смены.
Фото В. Алексева.

Письмо в редакцию

ЧТО НАМ МЕШАЕТ В РАБОТЕ

специалистов. Особенно, на наш взгляд, плохо обстоит дело в Ханты-Мансийском аэропорту с технической учебой молодежи.

Разумеется, опытным, проработавшим 10—15 лет по специальности авиационным техникам не раз удавалось побывать на сборах в УТО, где они получили хорошую теоретическую и практическую подготовку. Но что касается молодежи, особенно специалистов такого звена, как мотористы или авиамеханики, то ей попасть в УТО почти невозможно. Мало внимания уделяется повышению технических знаний специалистов этой категории и непосредственно в подразделении. А ведь это в своем подавляющем большинстве — молодые, энергичные, любознательные люди. Они жаждут знаний, стремятся повысить классность по специальности, мечтают о том, чтобы в будущем стать высококвалифицированными работниками ГВФ — техниками, инженерами. Как же можно забыть об организации учебы с этими людьми?

Здесь, нам думается, повинно не только командование аэропорта. Большая доля вины ложится и на работников отдела кадров. Стоит подумать над организацией технической учебы молодых авиаспециалистов и главному инженеру Тюменской авиагруппы тов. Лихошерстову.

А. ВОРОНЦОВ,
авиамеханик.

ШКОЛЬНИКИ ОСТАЛИСЬ ДОВОЛЬНЫ

рассказывает о работе летчиков, объясняет, как летает самолет. Затем Архипов показывает школьникам самолеты, которые имеются в аэропорту.

Большой интерес вызвали у ребят новые машины-вертолеты. Школьники готовы были часами слушать рассказ об этой интересной авиационной технике. В конце беседы ребята задали много вопросов пилоту Юрию Архипову. Все учащиеся остались очень довольны организованной экскурсией. Тепло попрощавшись с Ю. Архиповым, ребята передали горячий привет летчикам подразделения.

А. МЕЗЕНЦЕВ.

Редактор В. ДЕБЕРДЕЕВ.

НС10706. Заказ № 2988.

Тип. изд-ва «Уральский рабочий». Свердловск, ул. Ленина, № 49.

ПО СЛЕДАМ НАШИХ ВЫСТУПЛЕНИЙ „БУМАЖНЫЙ ДОЖДЬ“

Так назывался фельетон, опубликованный в газете «Авиатор Урала» № 3 (924) от 16 января 1960 года.

Как сообщил заместитель командира Уральской отдельной авиагруппы ГВФ по летной службе Н. И. Железнов, по его заданию пилот-инструктор учебно-тренировочного подразделения И. Ф. Коровкин с 11 февраля с. г. начал тренировку по вводу в строй командира корабля А. Ф. Потапова на самолете Ил-12.

ной погоды живо и увлекательно рассказывает командир самолета Ан-2 Иван Григорьевич Широков.

— Идешь иногда к самолету, — говорит Иван Григорьевич, — и сердце радуется. Тихо и безмолвно вокруг. Ни ветерка, ни звука. Разве только свалится с ветки кустарника рыхлый пласт снега или треснет под ногами льдина, и снова все смолкнет. Ну, думается, лучшей погодки для полетов и не надо. Садись за штурвал самолета, взлетаешь. Но вдруг, где-то на половине пути, так задует, так заиграет метель, что только держись. Одна надежда на приборы. да на собственное чутье. Много огорчений приносит нам эта изменчивая погода...

Однако и в таких условиях экипажи самолетов успешно справляются с планом перевозок пассажиров, грузов, почты. Только за последние недели они перевыполнили план по доходу на сотни тысяч рублей.

Характерной чертой летчиков Севера является их творческий подход к выполнению задания, стремление наиболее эффективно использовать технику, взять от нее все, что она может дать.

Все свое старание, умение, волю летчики, работающие на Севере, прилагают к тому, чтобы досрочно выполнить производственный план 1960 года, второго года семилетки.

А. ИВАНОВ.

НА СНИМКЕ: командир самолета Ан-2 И. Г. Широков в пилотской кабине машины.

Фото Д. Палина.



У летчиков Севера ГОРЯЧИЕ ДНИ

РЕПОРТАЖ

Горячее время сейчас у летчиков Севера. Приходится спешить, чтобы к наступлению весны в самые отдаленные уголки края доставить все необходимое. У посадочных площадок здесь в эти дни особенно оживленно. Пользуясь тем, что «главный дорожник» Севера — мороз — сковал болота, реки, ручьи и озера, к месту посадки самолетов — иногда за сотни километров — съезжаются скотоводы, рыбаки, охотники, представители разведывательно-геологических партий. Приезжают на оленьих и собачьих упряжках, на лыжах, чтобы получить необходимые материалы, аппаратуру, снаряжение.

Вот к посадочной площадке, что расположена рядом с населенным пунктом Гыдоям, резво подбегает оленья упряжка, нагруженная рыбой. Несколько в стороне разгружают пушнину. Все это для отправки самолетом. Сняв грузы, рыбаки и охотники не спешат уезжать. Они ждут прибытия летчиков.

Вскоре до слуха ожидающих доносится глухой рокот. Постепенно он нарастает, становится все громче, отчетливее. И вот в небе над заснеженной площадкой появляется самолет.

— Наша «Аннушка», наша «Аннушка», — раздаются радостные возгласы.

Так жители Севера называют полюбившийся им самолет Ан-2. Сколько тепла, ласки, гордости звучит в этих простых словах!

Могучий вихрь взрывает легкий снежный покров. Самолет неторопливо проплывает мимо ожидающих людей и останавливается. Из кабины выходят командир

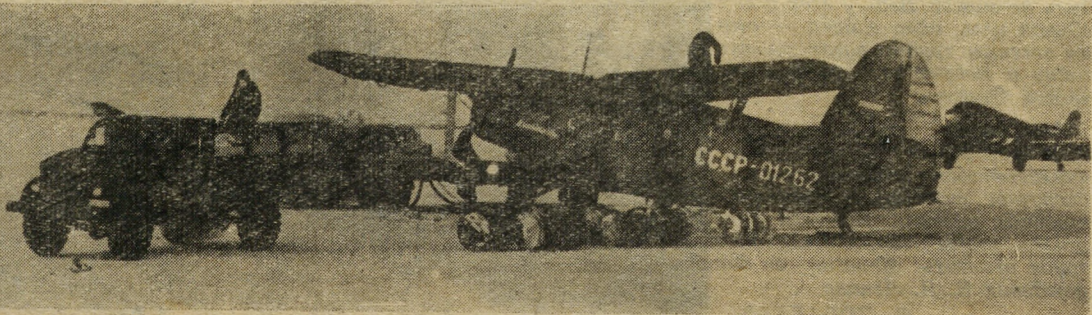
самолета Иван Федорович Панов и второй пилот Олег Михайлович Цепенков.

Как старых знакомых и близких людей, встречают рыбаки летчиков. Крепко жмут им руки, поздравляют с успешным завершением рейса. Они искренне радуются хорошим результатам, достигнутым авиаторами, переживают, если экипаж постигла неудача.

Быстро идет перегрузка. Надо успеть к вечеру возвратиться в аэропорт. Местные жители получают доставленные им материалы, а самолет загружается рыбой и прочим добром края. Через некоторое время машина Ан-2, управляемая Пановым, опять исчезает в морозной дымке.

Хорошо работают на Севере летчики Александр Николаевич Феофанов, Иван Семенович Носарев, Николай Григорьевич Карпов, Иван Григорьевич Широков и многие, многие другие. Труд их в этих суровых условиях очень сложен. Сколько мужества, железного упорства и замечательной изобретательности приходится ежедневно проявлять каждому из них, чтобы успешно выполнить задание.

О причудах и капризах север-



В Салехардском аэропорту

Фото Д. Палина.