

ПРАЗДНИЧНЫЕ НОВОСТИ

ТРУДОВЫЕ ПОДАРКИ АВИАТОРОВ

Производственными успехами встретили праздник крылатых авиаторы-уральцы. В окружном Доме офицеров в Свердловске состоялось торжественное собрание, посвященное Дню Воздушного Флота СССР.

Радостно отметили свой праздник летчики, техники, связисты, движенцы и перевозчики Кольцовского и Уктусского аэропортов, авиаторы других подразделений Уральского управления ГВФ.

МОЛОДЕЖИ ОБ АВИАЦИИ

В канун Дня Воздушного Флота СССР на слете молодежи, организованном Пермским обкомом ВЛКСМ, выступил командир АН-2 Иван Иванович Осокин. Летчик рассказал собравшимся о славных делах крылатых тружеников, поделился с ними опытом своей летной работы.

В тот же день в аэропорту снимался телевизионный репортаж о буднях авиаторов Пермского подразделения. И они заслуживают этого вполне! В канун праздника исполнились ряды «маяков». Звание коммунистических присвоено коллективам Кудымкарского авиазвена, возглавляемого А. Леонтьевым, бригаде ЛЭРМ, которой руководит Д. Тухватулин, коллективу радиоцентра, где начальником старший техник т. Турсунов. Разведчиками будущего стали экипажи АН-2, возглавляемые тт. Ивановым, Бачуриным, Беловым и Жвакиным.

Авиатор Урала

№ 64 (1370)
СРЕДА,
19 АВГУСТА
1964 г.
Год издания
XXII

ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА УРАЛЬСКОГО
ТЕРРИТОРИАЛЬНОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОГО
ВОЗДУШНОГО ФЛОТА И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА
АВИАРАБОТНИКОВ

У диспетчерского ПУЛЬТА

— Посадку разрешаю! — передает в микрофон старший диспетчер команду экипажу воздушного корабля.

— Вас понял! — звучит в ответ. И через несколько минут турбовинтовой красавец ИЛ-18 касается колесами «бетонки» и рулит к аэровокзалу.

По лицу диспетчера пробегает легкая улыбка: посадка сделана отлично! Рад он мастерству пилотов, отлично завершивших последний этап рейса...

— Александр Яковлевич Берсенов, старший диспетчер КДП Свердловского аэропорта — опытный специалист, мастер своего дела, — с уважением отзывается о нем руководитель полетов В. Гурьев.

Оценка начальника — лучшая характеристика авиарботника. Да и как иначе, — это заслуженный отзыв. Одному из первых в коллективе Свердловского аэропорта Александру Яковлевичу присвоено звание ударника коммунистического труда.

18 лет трудится А. Я. Берсенов в службе движения. На его счету — десятки благодарностей и грамот. Он участвовал в Великой Отечественной войне — летал на ПО-2 в составе авиаполка ГВФ, обслуживал нужды тыла.

Дирижер воздушных трасс А. Я. Берсенов руководит движением на авиалиниях как хорошо сыгранным оркестром. Когда он на вахте — порядок на «небесном перекрестке» полный.

На снимке фотокорреспондента Бориса За-

Участок технического обслуживания в Магнитогорском аэропорту размещен пока в небольших, мало приспособленных помещениях. Не все трудоемкие работы здесь в полной мере механизированы, недостает инструмента, но коллектив подобрался хоть и небольшой, но дружный. Люди работают

на совесть, по-коммунистически.

Во главе участка — Борис Иванович Бородулин. Порывистый, горячий человек. По-видимому, сам он, беззаветно преданный своему делу, показывает пример в работе для своих подчиненных. Он так планирует свой рабочий день, чтобы прожить его с полной нагрузкой. Если взглянуть на ежемесячные рабочие планы Бориса Ивановича, то найдешь на их полях множество пометок о выполнении или причинах срыва тех или иных мероприятий, записанных в планах. В плане на июль, например, в числе других мероприятий указано изготовление тормозных колодок, баков для отходов на стоянках и для отстоя горючего, ремонт маслобаков и жалюзей самолетов АН-2. Все эти пункты помечены крестиками выполнено. В результате самолеты полностью обеспечены тормозными колодками, на стоянках стало больше порядка.

Однако и недостатки не исчезли из поля зрения: немногие невыполненные пункты подчеркнуты карандашом. На их выполнение и нацелено особое внимание при составлении очередного рабочего плана.

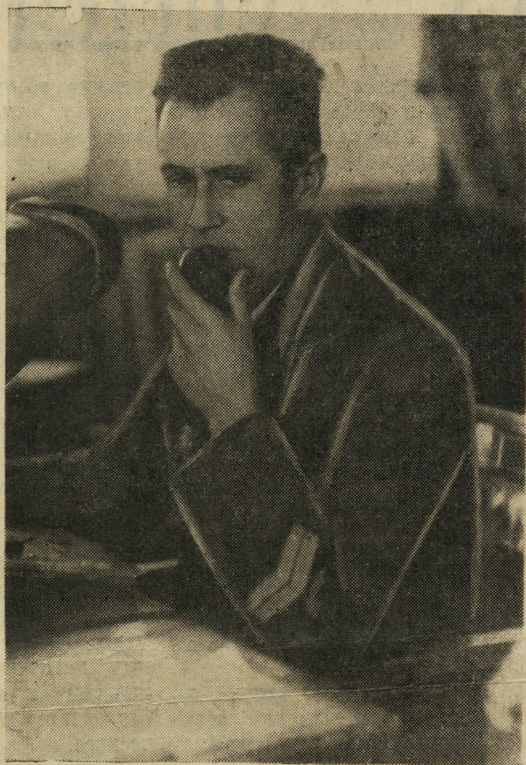
В результате продуманного руководства участком со стороны его начальника и общих усилий всего технического персонала службе присвоено звание коллектива коммунистического труда. Сменный инженер В. Ф. Бажанов, авиатехник П. П. Шамаев и многие другие авиаспециалисты участка отдают все свои силы и знания, весь свой опыт делу высококачественного обслуживания самолетов.

С. ВЛАДИМИРОВ.

РАБОТАТЬ И ЖИТЬ ПО-КОММУНИСТИЧЕСКИ

ЛИЧНЫМ ПРИМЕРОМ

О ЛЮДЯХ ХОРОШИХ



хорова Александр Яковлевич Берсенов запечатлен на своем рабочем месте.

Отдыхает весело наша детвора

У ТРО 16 августа выдалось на редкость ясным. Юные авиаторы — пионеры лагеря «Красная Горка» по сигналу горна выбежали на залитый солнцем стадион на утреннюю физзарядку. Загорелые, заметно отдохнувшие и бодрые, ребята дружно выполняли под аккордеон комплекс утренней гимнастики. Здесь и восьмиклассники, и малыши из отряда «Капелька», как любовно называли пионеры отряд первоклассников. Ребята из Кольцово и Салехарда, Уктуса и Сургута, Свердловска и Березово.

Почти двести мальчиков и девочек отдыхают в лагере «Красная Горка». Сегодня у обитателей этой базы отдыха авиарботников большой день: они празднуют День Воздушного Флота СССР. В гости к ребятам приехали родители. А впереди их ждет много интересного и увлекательного. Здесь состоится парад спортсменов и авиамodelистов, футбольная встреча и концерт и даже прилетит вертолет. Словом, весь день расписан по часам и минутам. Много поработали ре-

бята для того, чтобы показать родителям, что их дети время даром не теряли. Зарядка окончена. В спальнях наводится порядок.

Праздник в лагере

РЕПОРТАЖ

Все умыты и причесаны. Погода позволяет быть в традиционной пионерской форме. Снова звучит горн, — приглашает на завтрак. Отряды заполняют столовую. И через несколько минут ребята дружно «работают» ложками и вилками. Макароны с маслом, яйцо, какао, белый хлеб — это рядовой завтрак, хотя сегодня праздник. Питание ребят довольны, — об этом неплохо позаботились начальник лагеря Э. П. Михаченко, завхоз Д. Ф. Абашев, старший повар Т. А. Чурсина и многие другие работники лагеря.

10.00. Отряды коридором выстроились на стадионе лагеря. Вот впереди в алых майках спортсмены со своим знаменем, за ними — в пилотках отряд юных авиа-

строителей с моделями самолетов и планеров. А вот и отряд «Капелька». В руках у малышей — куклы, скакалки.

И снова звучит горн. Распахиваются ворота лагеря, — и родители с подарками, с корзинками для грибов и ягод входят в гости к пионерам. На стадионе им подготовлены заранее места. Туда же торжественным маршем идут отряды. Ребята рапортуют о своих спор-

ребятам командование, политотдел и терком Уральского управления ГВФ. Алий вымпел с золотой надписью «Пионерам — в День Воздушного Флота СССР» принимает председатель совета объединенного отряда лагеря Наташа Матвеева.

После показательного запуска авиамodelей, который комментировался по радио работником лагеря В. К. Александровой, ребята и родители направились на

Весь день звучали в лагере заборные пионерские песни, всюду рассыпался радостный смех, гремели импровизированные трибуны болельщиков на стадионе во время футбольного сражения отрядов «Чайка» и «Кубинец».

Порадовались ребята подаркам родителей. Не были забыты и ребята с Севера, к которым не могли приехать родители. О них позаботился лагерь: по радио детей пригласили получить свежие фрукты. Так что салехардцы, березовцы, сургутцы и другие «северяне» не чувствовали себя забытыми.

ВЕСЕЛО прошел этот праздник в лагере. Юные авиаторы хорошо подготовились к нему и провели так, что этот день останется в памяти каждого надолго. Коллектив лагеря: воспитатели, вожатые, физкультурники, музыканты, повара — все вкладывают много сил в работу с нашими детьми, стремясь к тому, чтобы они росли жизнерадостными, здоровыми и крепкими.

В. КИЗИКОВ,
председатель теркома
профсоюза авиаработников.





25 ЛЕТ ЗА ШТУРВАЛОМ

Праздник авиаторов летчик Пермского подразделения Владимир Николаевич Бурдин встретил с двойной радостью: 18 августа исполнилось ему пятьдесят лет. И половину из них он «прожил» в небе. В связи с предстоящим юбилеем он, широко улыбаясь, заметил: «Я был рожден для авиации». И в этих откровенных словах — вся жизнь пилота.

Летная биография Владимира Николаевича началась еще в тридцатые годы. Он окончил в 1938 году летное авиаучилище и с тех пор не расстается с авиацией. Паутинки седины густо оплели

его голову, но В. Н. Бурдин также энергичен и бодр, под стать своим молодым крылатым питомцам. Многим из них он дал путевку в небо.

За свою летную работу Владимир Николаевич не раз совершал рейсы в сложных погодных условиях. Высокое мастерство, смелость и мужество отличают нашего ветерана. Неоднократно приходилось ему приземлять самолеты прямо в поле — на подобранные с воздуха площадки.

За плечами летчика — 1400 часов, проведенных в небе. Его грудь украшают два знака за безаварийный



налет миллиона и 500 тысяч километров.

— Хорошей вам погоды, Владимир Николаевич! — говорит ему сослуживцы. Высокого неба и крепкого здоровья! **А. ЛАВРИНЕНКО,** инспектор по кадрам Пермского подразделения.

На снимке: авиатор В. Н. Бурдин.

ПО АЭРОФЛОТУ

ПЕРВЫЕ

МИЛЛИОНЕРЫ

«Авиационная газета», выходящая в свое время в Аэрофлоте, поместила заметку о первых советских пилотах — миллионерах. Одна эмигрантская газетенка, издававшаяся на западе, сразу подняла визг: среди большевиков появились миллионеры! Белогвардейские ошметки, конечно, утаили от читателей, что в «Авиационной газете» шла речь о миллионах километров, о людях, своим трудом создавших социализм.

Первым в нашей стране миллион километров налетал пилот гражданской авиации Н. П. Шебанов. Это произошло летом 1936 года. Он был награжден орденом Ленина. Осенью того же года налет миллиона километров завершил и пилот Н. И. Новиков.

К началу Великой Отечественной войны в Аэрофлоте трудились 32 миллионера. Среди них — летчики П. Т. Комаров, В. А. Матвеев, М. В. Гармаш, бортмеханики В. И. Монахов, П. И. Пастихов.

Миллион километров недолго был рекордным показателем в летном труде. В стране появились дважды и трижды миллионеры. Первым три миллиона километров налетал Н. И. Новиков. Друг и однокурсник по летной школе В. П. Чкалова, он проработал в Аэрофлоте более 30 лет. Вслед за ним столько же налетали Н. В. Маркин, И. И. Фролов, В. И. Монахов.

В наши дни когорта авиаторов-миллионеров насчитывает в своих рядах сотни и сотни выдающихся мастеров воздушного транспорта. По шесть миллионов километров налетали А. Я. Эпп, А. С. Князьков, А. Б. Галямов. За плечами командира корабля ТУ-114 и Д. И. Барилова уже почти семь миллионов километров.

ДОКТОРА МАШИН КРЫЛАТЫХ

Так иногда уважительно называют тех, кто днем и ночью, в любую погоду обслуживает самолеты, лечит их сердца — моторы и провожает в далекие рейсы. Я расскажу о работниках нашего коллектива — авиаспециалистах участка трудоемких работ.

Кто не знает в Пермских ЛЭРМ техника-бригадира Льва Александровича Лахонина? Он знаком многим авиарботникам. Более двадцати лет отдает Л. В. Лахонин свои силы и умение обслуживанию самолето-моторного парка. Бригада, руководимая им, считается по праву одним из лучших коллективов в Пермском аэропорту.

Бригада Л. А. Лахонина работает на участке трудоемких работ. Ей поручено вести монтаж и замену авиадвигателей на самолетах АН-2. Свой долг авиарботники выполняют с честью. Они быстро освоили монтаж двигателей, всегда в порядке содержат необходимое оборудование и инструмент.

Душой бригады является ее руководитель. Лев Александрович — активный рационализатор, немало внедривший в производство ценных предложений, значительно облегчающих труд авиатехников и сокращающих время отдельных операций на обслуживании материальной части.

Кроме того, Л. А. Лахонину коллектив доверил почетную обязанность: он является общест-

венным инспектором по безопасности полетов. Доверием товарищей Лев Александрович дорожит — долг свой выполняет добросовестно.

...Как-то летом на одном из самолетов в Соликамском аэропорту нужно было заменить мотор. Туда была командирована бригада Л. А. Лахонина. Авиаспециалисты не подвели — мотор заменили за два дня. Самолет к сроку вошел в строй.

Лев Александрович зарекомендовал себя требовательным и заботливым бригадиром. Когда авиатехник тов. Замятин не-

брежно обслужил хвостовую установку самолета АН-2, бригадир личным примером показал, как следует правильно обслуживать технику. И Замятин понял, что в авиации мелочей не бывает, стал техническому обслуживанию больше уделять внимания.

В бригаде многие специалисты учатся. И в учебе примером

ним глазом этот специалист видит любую неисправность, контролирует все работы на материальной части. И тут браковедом не сдобровать — крепко достается им от техника ОТК М. Д. Тарасова.

Однажды на одном самолете Михаил Дмитриевич при осмотре заметил незначительную трещину на моторной раме, и он добился того, что дефект был устранен тут же. И так всегда...

Товарищи по работе избрали М. Д. Тарасова своим профсоюзным вожаком. Многие специалисты держат равнение на него. Одному из первых в Пермском аэропорту ему было присвоено почетное звание ударника коммунистического труда. Добрыми делами встретил он авиационный праздник.

Хорошие люди трудятся в наших ЛЭРМ, да жаль: обо всех не напишешь в одной корреспонденции.

В. ЯКИМОВ, начальник УТР, член партбюро ЛЭРМ Пермского аэропорта.

Разведчики БУДУЩЕГО

им служит бригадир Л. А. Лахонин постоянно повышает свои профессиональные знания, учит техников и механиков передовым методам работы. С достоинством и честью носит этот коллектив звание коммунистического.

Под стать Л. А. Лахонину другой наш специалист — техник ОТК Михаил Дмитриевич Тарасов. Через его руки проходят все самолеты, пришедшие на регламент. Опытным, наметан-

им служит бригадир Л. А. Лахонин постоянно повышает свои профессиональные знания, учит техников и механиков передовым методам работы. С достоинством и честью носит этот коллектив звание коммунистического.

Под стать Л. А. Лахонину другой наш специалист — техник ОТК Михаил Дмитриевич Тарасов. Через его руки проходят все самолеты, пришедшие на регламент. Опытным, наметан-

В НЕБЕ УРАЛА



Тревожный сигнал

Пипеточная заправка

Нам, пилотам, по прилету во многие аэропорты МВЛ (Сосьва, Туринск) вместо того, чтобы тщательно осматривать самолет, приходится тратить время на заправку горючим. По 400—600 килограммов бензина мы вынуждены закачивать вручную, тогда как повсеместно все шоссе дороги оснащены механизированной заправкой. Кстати, электронасосы лежат в указанных аэропортах без применения.

Б. ЧУРОВ, командир самолета АН-2;
И. ЩЕРБАКОВ, второй пилот.

Груз разгружен.
Все в ажуре:
Ни тумана нет, ни бури.
Самолету бы в полет —
Не управился пилот.
Градом пот катит с лица,
А бензину нет конца.
И, качая, мыслишь едно:
«Не насос тут, а пипетка,
Кой-ному б промыть глаза...»
Как?
А мы всецело —
За!

Вертикальный старт

Какой вы видите Гражданскую авиацию будущего? — с таким вопросом корреспондент ТАСС обратился к доктору технических наук, Герою Социалистического Труда, лауреату Государственных премий Б. Г. Шпитальному.

— Современным тяжелым воздушным лайнерам, — сказал профессор Б. Г. Шпитальный, — необходим довольно длинный разбег при взлете и посадке. Эксплуатация самолетного парка и аэродромов требует громадных затрат. Поэтому проблема безаэродромного взлета и посадки волнует специалистов многих стран. Исследователи, конструкторы, изобретатели предлагают смелые проекты вертикального старта.

В числе таких идей — создание катапульт, стартовых ракет, поворотных двигателей, винтокрылых. Сейчас за рубежом разрабатываются и испытываются конструкции летательных аппаратов, которые могут отрываться под любым углом к земле. В двигателях таких аппаратов устроены поворотные сопла. Это и обеспечивает изменение направления реактивной струи газов.

Новейшие достижения науки и техники позволяют решить задачи вертикального старта... Взлетные площадки можно будет располагать по кольцевой системе на окраинах городов, по существу, у конечных остановок городского транспорта.

Вот как, например, может выглядеть в будущем такая стартовая площадка-эстакада. На стальных ажурных фермах на высоте пятиде-

сяти метров протянется железобетонная площадка — взлетная полоса. Под ней расположатся служебные помещения, мастерские текущего ремонта самолетов. Еще ниже — этажи зала ожидания, гостиница, магазины, кинотеатры. С городом эстакада соединится эскалатором.

Главное в решении проблемы безаэродромного взлета — создание мощных, надежных и экономических двигателей. Сейчас в мировом авиамоторостроении созданы турбореактивные, турбовинтовые и турбовентиляторные двигатели. Растут их мощности и высокая надежность их работы.

Однако ученые, конструкторы смотрят далеко вперед. В лабораториях различных стран исследуются модели плазменных двигателей с ионизированной струей газа, в которых можно осуществить интенсификацию рабочих процессов сгорания — повысить температуру, давление и скорость истечения газов.

— Пройдет некоторое время, — сказал в заключение Б. Г. Шпитальный, — и пассажиры смогут, экономя время, пользоваться новым, более совершенным видом воздушного транспорта.

Редактор **Р. ЛАПИКОВ.**

НС 15862 Заказ № 4438

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