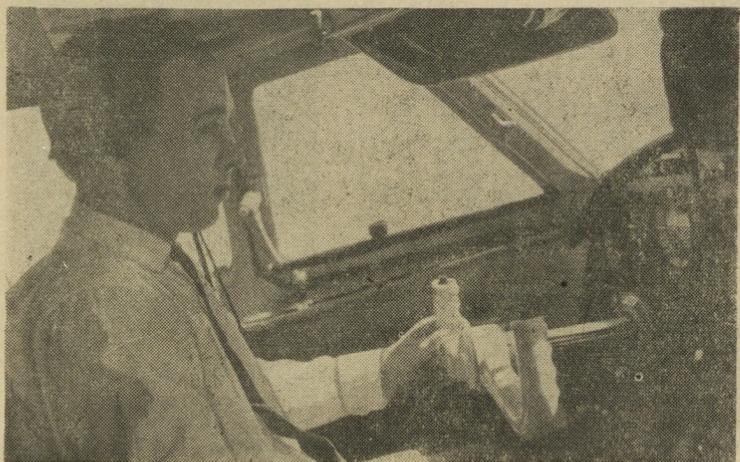


Человек крылатой мечты



КОГДА Алексей Казанцев решил в 1946 году поступить в школу ВВС, ему отказали. Забраквала всемогущая медицинская комиссия.

Однако своей светлой мечте настойчивый юноша не изменил. Учась в ремесленном училище, а затем работая токарем на заводе, он постоянно думал о небесной профессии.

В 1951 году Алексей Казанцев достиг заветной цели, поступив учиться в летное училище. Туда он пришел не новичком. За плечами курсанта была школа авиамехаников и работа в подразделении.

По окончании училища Алексей Михайлович был направлен в Уктусское подразделение. Крепко подружился он с уральским небом, выполняя различные задания. Сначала летал на самолетах так называемой малой авиации, а затем на ИЛ-12.

Сегодня Алексей Михайлович Казанцев командир нового турбовинтового самолета АН-24. И мы уверены, что это не предел его крылатой мечты. Впереди у молодого командира новые трассы в голубых просторах нашей Родины.

На снимке: командир экипажа АН-24 А. М. КАЗАНЦЕВ.

Фото Б. Захарова, нашего корр.

В ПРЕЗИДИУМЕ
ВЕРХОВНОГО СОВЕТА

СССР

Президиум Верховного Совета СССР назначил тов. Логинова Евгения Федоровича министром Гражданской авиации СССР.

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!



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

СЛЕТ ВЕТЕРАНОВ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

15 сентября 1964 года исполняется двадцатипятилетие выпуска пилотов девятого набора Батайского летного училища ГВФ им. П. И. Баранова.

Чтобы отметить знаменательную дату, по инициативе группы товарищей 13 сентября 1964 года в Москве организуется встреча ветеранов-пилотов этого выпуска.

Просьба товарищей выпуска 1939 года из этого училища откликнуться и прибыть на встречу.

Сбор участников встречи в 10 часов утра 13 сентября с. г. у памятника Карлу Марксу на проспекте Маркса в Москве.

Пассажиры

поглядывают на часы

ИХ было немного — всего четверо, если не считать Сережку, которому к моменту обращения в кассу аэропорта не исполнилось пяти лет, а поэтому в качестве полноправного пассажира его можно не упоминать. И все же, несмотря на свою малочисленность, пассажиры рейса 333 25 августа, после того как стрелка часов перевадила цифру 6, начали волноваться: шли минуты, первый десяток, второй, а посадки все не было.

Самолет АН-2 № 91723 в это утро ушел с опозданием почти на полчаса. Мы не торопимся делать поспешные выводы о причинах задержки, однако на сей раз самолет технически был готов вылететь в положенное время, экипаж во главе с командиром самолета В. Морозовым прибыл своевременно. Видимо, о причинах задержки в данном случае следует спросить с отдела перевозок.

Через загрузку на четвереньках

ПУСТЬ это никого не удивляет, но каждому летчику 2-го Свердловского объединенного подразделения, имеющему де-

ло с перевозкой почты и груза, можно без командировки на Памир вручить значок «Альпинист СССР».

Когда экипаж (речь идет о том же экипаже, где командиром В. Морозов) явился на стоянку, то на борту самолета можно было обнаружить около пилотской кабины гору, образовавшуюся в результате беспорядочной загрузки почтовых тюков

и груза (шлангов). Ни обойти, ни перешагнуть этот «Назбек» не представлялось возможным.

Для того, чтобы занять свои рабочие места, летчикам пришлось буквально на четвереньках карабкаться через груз, демонстрируя перед пассажирами все атрибуты пилотской экипировки вплоть до носков. Не совсем удобно, да и не очень культурно.

А разве нельзя что-либо придумать, чтобы избежать такого явления? Наверняка можно. Здесь слово за вами, товарищи рационализаторы из отдела перевозок. Что-то надо придумать. Продолжать таким способом загрузку са-

молетов не к лицу и не к чести авиаторов.

«Байкаловские огоньки»

ПОКА мы размышляли над упомянутыми фактами, самолет взлетел, лег на курс и под крылом поплыли знакомые картины лесного края. На хвой-

бы в дальнейший путь, но... Внимание привлекает небритый парень, который с горючей папиросой в зубах лезет чуть ли не на плоскость. Второму пилоту пришлось принять соответствующие меры, чтобы оградить самолет от «байкаловского огонька».

Думается, что не так трудно навести на небольшой территории, которую занима-

дей в первую очередь. Что касается груза, то имеется возможность доставить его через два часа на другом самолете. Так и сделали. Из одного пассажира не осталось ждать следующего дня в Слободе Туринской 25 августа.

Безопасность — прежде всего

ЭТО правило стало для авиаторов афоризмом. И не только афоризмом, но и руководством к действию. Оно определило ту решимость, с которой В. Морозов, командир самолета, не уступил настойчивым угворам вылететь в Тюмень с незначительным, на первый взгляд, нарушением. Дело в том, что на борту, кроме взрослых, оказалось четверо детей. Нужно было оставить в аэропорту либо одного из ребят, либо взрослого пассажира, чтобы не допустить перегрузки. Морозов поступил, как того требует инструкция. И даже тот пассажир, который остался с билетом на руках, не мог быть в претензии к экипажу, т. к. ему толково объяснили причины, по которым он не может быть взят на борт самолета.

Итак, снова в небо! Короткий разбег, самолет отрывается от земли и набирает высоту. Впереди — тюменская земля.

В. СИБИРЕВ,
наш корреспондент.

Репортаж с борта АН-2

УКТУС-ТЮМЕНЬ

ном ковре уже ясно различимы первые признаки приближающейся осени: все чаще попадаются подпалыны (это березы начинают увядать), зато от этого тайга выглядит еще зеленее и наряднее.

Под крылом появляются отливающие яркой желтизной зальсины и четкие квадраты убранных полей. Значит, скоро большое село. Минут через пять самолет идет на посадку — Байкалово.

Не успел второй пилот открыть дверцу, как около самолета мы уже видим начальника аэропорта тов. Волохина. Четко и быстро разгружается почта, высаживаются пассажиры и пора-

ет аэропорт Байкалово, образцовый порядок.

РЕШЕНИЕ ПРАВИЛЬНОЕ

В СЛОБОДЕ Туринской семь человек ждали самолет с нетерпением. И вот, наконец, он подрулил к месту стоянки. Когда пассажиры подошли, выяснилось, что самолет полностью загружен. Как быть? Формально командир самолета прав: загрузка полная, лишнего не возьмешь. Но ведь, если он не заберет людей, то они останутся в аэропорту до следующего дня? И начальник аэропорта тов. Дилешкин решает: произвести разгрузку самолета за счет груза и отправить лю-

Будни крошечных

У авиаторов Прикамья

ПО СРОЧНОМУ ВЫЗОВУ

Помощники геологов

СТРИЖЕТ синеву неба винтокрылый МИ-1. За штурвалом молодой пилот комсомолец Василий Жунев. Он летит на очередное задание. Там, в тайге, его ждут верные друзья, таежные следопыты — геологи.

В Пермское подразделение Василий Федотович пришел в позапрошлом году. Он с отличием закончил Бугурусланское летное училище ГВФ. И сразу же в подразделении прошел программу и встал в строй в качестве пилота вертолета МИ-1. Вот уже два года он летает по заданиям геологических партий. Каждый полет для Василия Жунева — сложный экзамен, и он сдает его с честью.

А вечером, после напряженного летного дня, авиатор торопится в городской Дом юных техников. Ребятам он прививает любовь к авиации, с увлечением учит их мастерству авиамоделлистов.

Недавно за успехи в освоении материальной части вертолета, серьезное отношение к тренировкам, отличные знания и активное участие в общественной жизни авиатору-комсомольцу командованием подразделения объявлена благодарность.

ПО ТРЕВОЖНОМУ сигналу санитарной авиационной станции с летного поля Пермского аэропорта стартовал легкрылый ЯК-12. Самолет взял курс на Илинское. До пункта назначения — свыше 100 километров...

В кабине — опытный пилот Владимир Кайгородов. В гражданскую авиацию он пришел из ВВС. В Аэрофлоте уже налетал более 650 часов. И теперь — этот полет. Он не менее ответственный, чем все остальные. Но мастерство пилота победило: летчик 4-го класса В. Кайгородов вовремя доставил в аэропорт двух

больных и врача. Сейчас люди благодарят своего крылатого спасителя.

Немало подобных заданий выполнили другой авиатор — пилот ЯК-12 Александр Федорович Баклушин, который, как и В. Кайгородов, пришел в Аэрофлот из ВВС. На счету А. Ф. Баклушина уже более миллиона километров, которые он налетал за 20 лет.

Совсем недавно сложное задание он выполнил в поселке Большая Уса: больную женщину вовремя доставил в областную больницу. Врач, благодаря пилота, сказала, что опоздай самолет на 10 минут — и больную невозможно было бы спасти. Сейчас человек выздоровел и сердечно благодарит крылатого санитаря.

Более 8.000 часов провел в небе ветеран авиации А. Ф. Баклушин. Товарищи оказали ему большое доверие, избрав парторгом летного коллектива.

Десятки рейсов выполняют летчики санитарной авиации Пермского подразделения. И каждый полет их отмечен высоким мастерством. Еще бы! Ведь звание крылатого санитаря обязывает ко многому.

Л. ЕФИМОВ.

НАШИ МАЯКИ



Павел Dormидонтович Чистин работает в Ныробском аэропорту более 10 лет. Он с одинаковым мастерством обслуживает и вертолеты и самолеты. Коммунист П. Д. Чистин — участник двух войн. Имеет ряд правительственных наград.

На снимке: старший авиатехник Ныробского аэропорта, специалист второго класса П. Д. Чистин.

Воздушные стражи леса

В ЛЕТНОМ коллективе самолетов АН-2 Пермского подразделения, который возглавляет В. А. Беляков, трудятся отличные авиаторы. Они успешно выполняют различные задания, оказывают повседневную помощь геологам и хлеборобам. А некоторые летчики в этом коллективе завое-

вали авторитет защитников «зеленого друга». Десятки рейсов ежедневно выполняют они по заказам лесных хозяйств, спешат на выручку охваченного огнем леса.

На счету экипажа АН-2, где командиром Владимир Петрович Бабин и вторым пилотом Александр Васильевич

Норыбаев, немало благодарностей за успешное обслуживание лесных хозяйств. Эти авиаторы по праву считаются опытными лесопатрульщиками, мастерами своего дела. Не отстают от них и командиры самолетов АН-2 Виталий Владимирович Оточин из Соликамского аэ-

ропорта и Владимир Ильич Дмитров из Кудымкарского аэропорта.

Лето — наиболее горячая пора для летчиков лесопатрульной авиации. В тайге ими обнаружено и ликвидировано за сезон немало очагов пожара. Зорко стоят они на страже «зеленого друга».

ДОМА-ОДНОФАМИЛЬЦЫ



Разрешите побеспокоить

Однофамильцев обычно различают друг от друга по инициалам или каким-либо другим признакам. А вот два дома в аэропорту Кольцово под номерами 71 никак не отличишь: два дома-однофамильца. Правда, у них есть различия в принадлежности и во внешнем виде. Можно было бы и не обратить внимания на подобное «сосуществование», если бы оно не приносило большого вреда.

Дело в том, что жильцы одного из домов не стали получать почтовую корреспонден-

цию. Работники почтового отделения № 25 упорно доставляли ее в новый 71 дом. Не очень хорошо подошли к этому явлению и жильцы, в чьи ящики попадали чужие письма и газеты. Они их выкладывали на крышки почтовых ящиков, делая достоянием детей, которые растаскивали газеты и письма по гарнизону. В таком случае необходимо было предупредить почтальона или просто бросить эти письма в почтовый ящик. Командованию аэропорта дав-

но пора подумать над вопросом, как избежать таких казусов. Может быть они поставят к номерам наших домов литеры?

М. ВЛАДИМИРОВА,
Кольцовский аэропорт.



ЛЕТЧИКУ

Вновь на груди ночного неба
Горят медали ярких звезд...
Ты от земли, пропахшей хлебом,
К ним перекинул смело мост.
Гордится, сын, тобой Россия!
Растаял двигателей гул...
О, сколько мужества и силы
В стальные крылья ты вдохнул!
Ты — химик, санитар, геолог,
А если нужно — и солдат.
Тебе покорен звездный полог,
Как и любому,
Кто крылат!

З. ГЕРАСИМОВА,
наш рабкор.

НАШ ФОТОКОНКУРС



Командира АН-2 А. Г. Широкову хорошо знают в городах и поселках Свердловской области. На снимке вы видите, как встречают дорогу гостью в поселке Большая Индра.

ПРОГУЛКА НА САМОЛЕТАХ

В Горьковском аэропорту организовано катание жителей города на самолетах АН-2 по маршруту Горький — Богородск — Горький. Вылет крылатых птиц из Горького в 9, 10, 11, 12 и 13 часов. Продолжительность нахождения в воздухе — 30 минут. За это время можно рассмотреть город с высоты птичьего полета. Стоимость билета туда и обратно — 2 рубля. Билеты приобретаются в кассах аэропорта. Прогулку на самолете могут совершить все желающие индивидуально и организованно по заявкам организаций, учреждений и школ.

«ГОРЬКОВСКИЙ РАБОЧИЙ».

На воздушных ТРАССАХ МИРА

Факел Олимпа понесет самолет

ТОКИО, 25 августа (ТАСС). Здесь объявлено о серийном производстве первого в Японии турбовинтового самолета с двумя двигателями. Новый 60-местный самолет, прошедший испытания, будет летать на трассах страны со скоростью 600 км в час. 9 сентября он пролетит над Японией, неся на борту факел XVIII Олимпийских игр, открывающихся в Токио 10 октября.

«ЛАЗ» ушел в запас...

Так шутят летчики Пермского аэропорта. А дело-то нешуточное. Более полугодом стоит на ремонте служебный автобус в гараже. О сроках ввода его в строй никому неизвестно, в том числе и начальнику автогаража Л. В. Каменских.

Эту «проблему» обсуждают в подразделении устно и письменно — в «молниях». Но, как видно, «воз и ныне там». Молнии и громы не действуют на руководителя.

Обычно вместо автобуса за людьми посылается санитарная машина (нашли выход!). А 13 августа за авиарботниками послали грузовой фургон. Ничего не скажешь — культурное обслуживание!

— Ну, а когда же «ЛАЗ» войдет в строй? — хочется спросить у Л. Каменских. — Или для этого требуется еще два-три года томительных ожиданий?

Группа пилотов Пермского аэропорта.

