

# С ПРАЗДНИКОМ, ДОРОГИЕ ЖЕНЩИНЫ!

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

## ВЫСОКАЯ НАГРАДА

На уральских авиалиниях успешно эксплуатируются новые турбовинтовые самолеты АН-24. Сейчас жителям Приполярного Урала предоставлены большие возможности испытать радость воздушного путешествия на этих замечательных самолетах.

Быстро освоили новую крылатую технику наши авиаторы — работники Уральского управления гражданской авиации.

На днях министр гражданской авиации Е. Логинов наградил за успешное освоение самолетов АН-24 группу авиарботников-уральцев.

Среди награжденных знаком «Отличник Аэрофлота» командир Свердловского летного коллектива самолетов АН-24 **О. И. ШИРЯЕВ**, командир корабля АН-24 **А. И. БАЛТИН**, старший инженер ОТК **Н. Т. БЕРЕСНЕВ**, техник-бригадир **В. П. АНУФРИЕВ**, бывший начальник летно-штурманского отдела Уральского управления **ШИРШОВ**, главный инженер управления **И. С. РАЗУМОВСКИЙ**, старший пилот-инспектор по безопасности полетов **В. С. ЗАМЯТИН**.

Поздравляем с победой, дорогие товарищи!



№ 18 (1420).  
СУББОТА,  
6 МАРТА  
1965 г.  
Год издания  
XXIII

ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА УРАЛЬСКОГО  
УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ И ТЕРКОМА  
ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

## Завидная судьба

Горизонт в лучах багряных топет.  
Разгулялись ветры в синеве...  
Матери на ласковых ладонях К солнцу поднимают сыновей.  
Ну, а те пытливыми глазами Не охватят синий океан.  
Где-то впереди у них экзамен...

А сейчас —  
Под маминым крылом.  
Собственные вырастут!  
И силой Богатырской —  
тут уж их не тронь!

Встанут сыновья за мать-Россию  
И шагнут и в воду, и в огонь...  
Да, судьба завидная у мамы.  
Труд ее нелегок и непрост:  
Провожать вихрастых и упрямых  
Сыновей на штурм счастливых звезд!  
**Л. ЕФИМОВ.**

## МЕЧТЫ СБЫВАЮТСЯ



**МАРИЯ** Валиева и Валентина Байло, которых вы видите на этих снимках, работают в отделе перевозок Пермского аэропорта. Они не похожи друг на друга, но их судьбы очень сходны; одинаковые мечты и стремления у

этих девушек. Маша в 1959 году окончила школу. Стала работать машинисткой. На год позже, после 9 класса, ушла работать продавцом Валя.

Жили они в разных городах и не думали, что пути сведут их в одном месте. Маша не отдавала предпочтения своей работе секретаря-машинистки, Вале тоже мало нравилось стоять за прилавком. Но обеим безудержно нравилась голубизна неба. Шагая по разным улицам, они с одинаковым волнением смотрели вслед пролетающим над городом самолетам.

С каждым днем это чувство росло. Маша Валиева оставляет теплое местечко в административном учреждении и переходит работать в Пермский аэропорт дежурной по посадке. Валентина Байло совмещала свою работу с занятиями в аэроклубе, а потом оставила ее и тоже пришла в аэропорт. Так две девушки пошли вместе навстречу своей мечте.

Сначала не все было гладко. В работе с пассажирами не хватало ни опыта, ни знаний. Чего греха таить, ведь разные

попадают пассажиры. Терпеливо обучали Машу и Валю старшие товарищи умению работать с людьми. Шло время. Девушки освоились со своими обязанностями, полюбили новое дело. Теперь в любую погоду, в дождь и снег, пургу и мороз, задорные улыбки девчат согревали пассажиров. Работа спорилась. На все они находили нужный обстоятельный ответ. Маша и Валя включились в соревнование за звание ударника коммунистического труда. Сначала Маша, а затем и Валя встали в строй маяков.

Несмотря на небольшой стаж работы, обе девушки пользуются заслуженным авторитетом и уважением среди товарищей, передают свой опыт и знания другим. Комсомольцы оказали им большое доверие, избрав Валентину Байло своим вожаком, а Машу Валиеву — членом комитета комсомола. В свободное время каждая из девушек занята по-своему. Маша любит петь. Она занимается в художественной самодеятельности. А Валя отдает предпочтение туризму, являет-



ся инструктором этого вида спорта. Но у обеих девушек одна мечта — стать хозяйками воздушных кораблей, бортпроводницами.

Что ж, в стране, строящей коммунизм, сбываются самые сокровенные желания.

В День 8 Марта хочется пожелать нашим скромным труженицам всего наилучшего в жизни.

**В. ТЕПЛЯКОВ,**  
наш рабкор.  
Фото автора.

**К 20-ЛЕТИЮ ПОБЕДЫ НАД ФАШИСТСКОЙ ГЕРМАНИЕЙ**

## ДЕЛО ВСЕЙ ЖИЗНИ

**БЕЗРАДОСТНОЕ** детство прошло и неведшая юность пролетела. Мне посчастливилось: сбылась моя мечта, зародившаяся в 1922 году, — я получила звание пилота Гражданского воздушного флота в 1933 году.

В 1934 году вышла замуж. Муж оказался замечательным человеком, все плохое в детстве и юности забылось и, казалось, счастья не будет конца. Но тут-то было. Война. На рассвете 22 июня 1941 года Германия вероломно обрушилась на нашу страну ударом.

Через месяц после начала войны муж улетел на фронт. Началась тяжелая трудовая жизнь. На руках осталось четверо: двое маленьких детей, старенькая бабушка и больная мать.

Когда мы из школы переводились на транспортную работу, муж рвался на Украину, а меня привлекал Урал, потому что я родилась вблизи Урала.

С фронта муж писал: «Как хорошо, что вы живете на Урале, у меня нет работы эвакуировать семью, как было у других».

Через год меня постигло большое горе... Муж не вернулся с боевого задания. Я потеряла своего друга жизни, осталась одна... Осталась одна решать все жизненные вопросы. На плечи легла большая забота и ответственность — правильное воспитание детей. Вся ушла в работу, чтобы забыть свое горе. Еще крепче сжимала штурвал самолета. Перевозила грузы, пассажиров, почту, медикаменты, доставляла врачей в отдаленные села нашей области, вывозила больных.

В свободное время уходила в лес. Уральские пейзажи помогли мне рассеяться, забыть о большом горе.

Хорошо поработали во время Отечественной войны наши авиаторы Урала — наши летчики, инженеры и авиарботники.

Фронт и тыл были едины. «Все для фронта, все для победы!» — этот боевой клич авиаторы брали на вооружение. Трудились на вооружение. Трудились в покладая рук, без выходовных дней, не считаясь с временем.

Авиаторы Урала работали в тяжелых условиях. Летчики летали на открытых самолетах — лица зачастую были обморожены, санитарных норм налета тогда не существовало. На чем летали — страшно вспомнить: старенькие, ветхие самолеты. Много летали по точкам, где приходилось не раз готовить самолет самому летчику, — подогревали железными печками, обливали мотор горячей водой, пропускали воду через радиатор, чтобы запустить мотор.

Моторы были с водяным охлаждением. Очень часто текли цилиндры.

Летали зачастую без связи. Связь осуществлялась по телефону, порою было трудно связаться с тем или другим пунктом. Ограничения в температуре тоже не было — летали на открытых самолетах при температуре до 45° мороза.

Помнится один такой полет по почтовому кольцу

Свердловской области: Свердловск — Гари на открытом самолете ПО-2 при температуре —41°. Пока вырубивала, чуть в сосульку не преартилась. Взлетела. На высоте ввиду слоя инверсии температура повысилась до —20°. В воздухе отошла — согрелась. Прилетела в Гари и на земле обморозилась — температура на земле была —45°...

Не считались и с погодой. Приходилось летать в сложных условиях. Несмотря на то, что самолеты не имели радиоборудования, а была необходимость доставить оборонный груз на завод, — вылетали без лишнего слов: этого требовал фронт!

Был такой случай. В августе 1942 года прилетела я в Шадринск за наркомом топлива. Нарком с таким недоверием садился в самолет, что мне было неудобно. Да к тому же нужно было случиться такому: лопнул трос стабилизатора! Вот и тут оборвался трос, а стабилизатор не был приготовлен к взлету. В таком положении самолет сильно кабрировал и держать его в режиме го-



ризонного полета было очень трудно — не хватало рулей и физической силы. Весь полет до Свердловска в течение часа держала штурвал коленом — благополучно доставила нарком в Свердловск...

Прошло с тех пор более двух десятков лет. Дети стали взрослыми людьми: сын трудится летчиком и ныне летает командиром самолета АН-2 в одном со мной подразделении, дочь уже три десятка лет дежурирует штурвал самолета. Летная работа стала делом всей моей жизни.

**А. ШИРОКОВА,**  
командир самолета АН-2 второго Свердловского объединенного подразделения.

**СПРАШИВАЙ — ОТВЕЧАЕМ**

### Как переучиться на командира?

С этим вопросом в редакцию «Авиатора Урала» обратился молодой пилот самолета АН-2 из Курганского подразделения **В. Л. Пилигримов**. Кроме того, тов. Пилигримов интересовался возможностью повысить квалификацию за счет освоения высших типов самолетов АН-24, ИЛ-18 и т. д.

Редакция попросила и. о. начальника отдела кадров Уральского управления гражданской авиации **И. В. Рогожкин** на ответить на вопросы, затронутые в письме тов. Пилигримова.

— На должность командира, — сообщает тов. Рогожкин, — может быть назначен пилот гражданской авиации не ниже 3 класса. 3 класс присваивается пилоту при условии безаварийного налета 1000 часов. Пилоты, представляемые на повышение в классе, должны обладать высокой техникой пилотирования. Стаж работы в качестве пилота IV класса должен быть не менее 2 лет. Третий класс присваивается МКК управления ГА.

# ПОБЕЖДАЕТ МУЖЕСТВО И МАСТЕРСТВО

Строй  
из жизни

**ЗИМНЯЯ  
СПАРТАКИАДА  
УРАЛЬСКОГО  
УПРАВЛЕНИЯ  
День второй**

*\* Победное время Тамары Соколовой \* Оргкомитет накладывает вето \* Стремительный старт шахматистов Березово \* Мастер спорта проигрывает перворазряднику \* Убедительные победы Тамары Самсоновой*

**О**ТЛИЧНАЯ погода установилась в Свердловске и, пожалуй, больше всех довольны ею спортсмены — участники первенства Уральского управления по лыжным гонкам. Во второй день соревнований женщины оспаривали звание чемпиона в беге на 5 км. Как и в эстафетных гонках, борьба за призовые места на этой дистанции развернулась между представительницами Курганского и Уктусского подразделений.

Отличную технику и мастерство продемонстрировала работница отдела перевозок Курганского аэропорта Галина Соколова. Когда она стремительно пересекла линию финиша, стрелки судейских секундомеров показывали 21 минуту 35 секунд. Это норматив первого спортивного разряда.

Последующие два места заняли представительницы Уктусского подразделения. Г. Лучко показала на финише 24 минуты. Ее подруга по команде сноуптик Н. Голубцова проиграла ей 30 секунд.

Вторым номером лыжной программы у мужчин была дистанция на 15 километров. До старта мнения участников и болельщиков относительно победителя было единым — бег выигрывает ма-

ожидать от спортсменов в беге на 30 километров, если они не в состоянии были пройти более легкую дистанцию.

Впрочем, вина в этом не только лыжников. Надо строго спросить с тех, кто посылал неподготовленную команду на ответственные соревнования.

В свое время на имя командира Челябинского подразделения тов. Осипова, замполита тов. Нахина, председателя местного комитета ВЛКСМ тов. Подвилова был послан специальный документ. В нем они предупреждали, что в случае срыва выступления команды она будет снята с соревнований и возвращена в подразделение за счет руководителей. Надо полагать, что так и будет. Это уже не первый случай срыва челябинских спортсменов. На летней спартакиаде, например, они обрели печальную известность как ярые нарушители спортивного режима.

Мы надеемся, что последние неудачные выступления лыжников послужат темой для обсуждения в коллективе вопроса о физическом воспитании авиаработников.

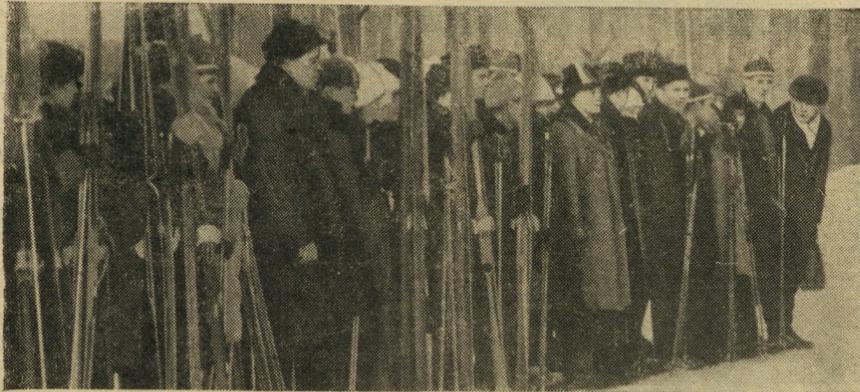
**Н**А УКТУССКИХ горах кипят страсти болельщиков, а в

уже и победители, и побежденные.

В первый день соревнований две убедительные победы подряд одержали шахматисты Березовского подразделения. Со счетом 3:0 они нанесли сокрушительные поражения командам Уктусского подразделения и СМУ-8.

С одинаковым счетом 2:1 одержали победу в первом туре шахматисты второй команды Кольцовского аэропорта и Челябинска. Они заставили сложить оружие спортсменов Янаульского аэропорта и первой команды кольцовцев.

Мирным исходом закончился поединок рыцарей шахматной доски из ремпредприятия и СМУ-8. В итоге ничья — 1:1. Ме-



резовского подразделения во встрече со спортсменами Янаульского аэропорта не смогли взять ни одного очка. Так же плачевно закончились встречи и для шахматистов СМУ-8 и ремпредприятия. Строители проиграли челябинцам, а ремонтники — второй команде кольцовских авиаработников.

Вечером второго марта игрался четвертый тур соревнований. Он принес успех командам Уктусского подразделения и Янаульского аэропорта. Со счетом 3:0 они выиграли у шахматистов АРМ-26 и СМУ-8. Встреча спортсменов первой кольцовской команды и Березовского подразделения принесла победу свердловчанам. В матче

между челябинцами и шахматистами второй команды Кольцовского аэропорта счет пока ничейный 1:1. Все решит последняя отложенная партия, которая будет доигрываться позднее.

Что касается личных успехов шахматистов, то, как нам сообщил судья соревнований В. А. Костин, среди участников, играющих на первых досках, впереди техник Бронислав Буйвит (Кольцовский аэропорт). Опытный перворазрядник набрал три с половиной очка из четырех.

Неплохо выступает на второй доске команды уктусских авиаработников третьеразрядник Шляпников. У него пока три очка из четырех возможных. Среди шахматистов вне конкуренции техник из Челябинска Тамара Самсонова. Все проведенные четыре встречи она выиграла.

Конечно, сейчас еще рано говорить о призерах шахматного первенства. Лидирующие команды идут нога в ногу и скорее всего о победителях мы узнаем только после последнего тура.

**С. ФРОЛОВ,**  
наш спортивный обозреватель.

**УСТОЙЧИВОСТЬ,  
ДА НЕ ТА...**

Устойчивость радиосвязи является непременным условием успешного руководства движением самолетов и обеспечения высокой безопасности полетов. Однако для состояния радиосвязи в Кольцовском аэропорту характерна не столько ее устойчивость, сколько наличие большого количества радиопомех. Радиопомехи стали действительно устойчивыми.

Еще нередки отказы радиооборудования в пункте подхода самолетов, особенно когда в воздухе находится несколько самолетов. Конечно, в нашем распоряжении имеется «резерв», но на его прогрев после включения требуется некоторое время. А порой необходима немедленная передача команды на борт.

Много неприятных хлопот и затруднений доставляет нам то, что на частоте РДП можно послушать любой из каналов, которыми пользуются движущиеся. Часто в результате этого не бывает возможности прослушать нужную информацию с борта. А иногда на канале прослушивается две частоты и к ним присоединяются радиосигналы с самолетов, устанавливающих радиосвязь с Челябинском.

Пора вопросами улучшения радиосвязи в Кольцово заняться вплотную, так как в интересах обеспечения высокой безопасности полетов это крайне необходимо.

**Л. ЧУДЕНКОВ,**  
диспетчер службы движения Кольцовского аэропорта.

**Реплика**

**Досадная  
«мелочь»**

У нас в аэропорту Кольцово построен широкоэкранный кинотеатр. Больше полугода он действует, а вот вывески, удостоверяющей его, к сожалению, нет до сих пор.

Прибывшие в аэропорт пассажиры с трудом отыскивают его. Было бы проще, если бы имелась вывеска.

**А. КОРОТАЕВ,**  
работник аэропорта.



стер спорта из Тюмени Виктор Червяков. Однако спорт есть спорт. Лучшее время дня показал пилот Тюменского подразделения Р. Соколов. Он впервые завоевал почетное звание чемпиона Уральского управления.

Виктор Червяков проиграл победителю только одну секунду. Впереди лыжный марафон — гонки на 30 километров. Очевидно, именно там неоднократный призер зимних спартакиад Аэрофлота постарается взять реванш.

Третье место в беге на 15 километров занял один из старейших лыжников нашего управления Василий Бабин. Его время 58 минут 8 секунд.

К сожалению, несколько человек не закончили дистанцию. Прежде всего это относится к лыжникам Челябинска. Причина? Крайне слабая подготовка спортсменов. Оргкомитет вынужден был снять с соревнований лыжников Челябинска и вернуть их в подразделение. Решение совершенно правильное. Что можно

парткабинете, где проходит турнир сильнейших шахматистов управления, царит тишина. Но тишина эта относительная, на шахматных полях развернулись упорные бои, в результате которых есть

нее удачным был для ремонтников второй тур, в котором они проиграли челябинцам с сухим счетом 0:3.

Третий тур, который игрался второго марта, принес несколько сюрпризов. Шахматисты Бе-

## НА ЗАСЛУЖЕННЫЙ ОТДЫХ



Коллектив Уральского управления гражданской авиации проводит на заслуженный отдых старейшего сотрудника инженера-экономиста Фаину Михайловну Лузину.

Начальник управления Н. А. Сидоренко горячо поздравил, отметил безупречную работу в управлении Ф. М. Лузиной и вручил ей Почетную грамоту.

Памятные подарки были вручены от местного комитета, коллектива женщин управления и кольцовских авиаработников.



Свердловск-20,  
аэропорт Уктус.  
Б2-05-21, доб. 1-96.

Редактор Р. ЛАПИКОВ.

HC17212. Заказ № 2107.

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