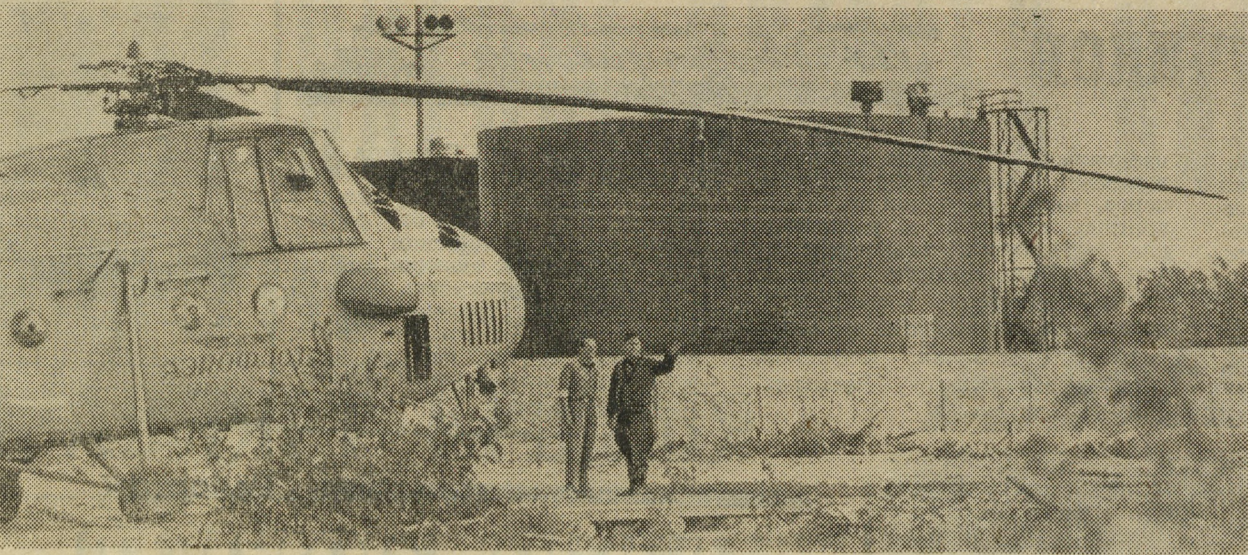


Легендарный Усть-Балык, а точнее — поселок Нефтеюганск, как называют сейчас это место. Именно здесь, в районе Юганской Оби, один из самых перспективных нефтепромыслов.

Десятки рейсов ежедневно делают сюда наши вертолетчики. Авиаторы доставляют геологам, нефтяникам и буровикам необходимое оборудование, почту, продукты.

Добытчики «черного золота» и «голубого топлива» не мыслят работы без помощи авиаторов.

На снимке: вертолет МИ-4 на нефтепромысле.



В НОМЕРЕ:

РАЗВЕДЧИК
БУДУЩЕГО

Новый день Кольцово

Высота покоряется

смелым

Крылатые

помощники

Авиатор УРАЛА

ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

№ 69 (1471)

СРЕДА, 8 СЕНТЯБРЯ 1965 г.

Год издания XXIII

Будни крылатых

НАШИ РАБОРЫ СООБЩАЮТ

Небесные хлопкоробы

Давняя дружба связывает авиаторов Урала с хлопкоробами Средней Азии. Летчики ежегодно проводят в южных республиках работы на хлопчатнике.

На днях с летного поля Уктусского аэропорта поднялось в воздух звено самолетов АН-2. Они взяли курс на Узбекистан. В составе летного коллектива опытные пилоты Б. Плетнев, В. Бекетов, Д. Гриднев. Вместе с ними в большой путь отправились их верные друзья — авиатехники во главе с ветераном сельскохозяйственной авиации инженером В. Ирошниковым.

Крылатые посланцы Урала взяли обязательство обработать с воздуха 38 тысяч гектаров хлопковых плантаций.

В ДРУЖБЕ С АВИАТОРАМИ

Радостно отметили свой праздник работники газовой и нефтяной промышленности. Земля Тюменщины — настоящая кладовая полезных ископаемых. Сотни рейсов совершили в таежные «глубинки» авиаторы Уральского управления граждан-

данской авиации. Они доставили изыскателям, геологам и буровикам необходимое оборудование и продукты.

С теплотой отзываются буровики и нефтяники о командах винтокрылых машин тт. Мунцурове, Чертове, Сень-

Сильный достигнет цели

ОТКРОВЕННО говоря, вначале парень казался мне медлительным человеком. Но время было горячее, рабочие руки были очень нужны и мы приняли Ивана Власкова слесарем по ремонту самолетов.

Сомнения в том, что парень этот не очень хваткий к работе, подтвердились на следующий день. Медлительный, не имеющий представления об авиации, он буквально «засыпал» перед работой. Поначалу я мало обращал на него внимания, надеясь, что старший слесарь в смене сам справится с новичком. Но скоро стало ясно, что ремонт деталей и работа на самолете совершенно не привлекают его. Пришлось серьезно заняться парнем...

Рабочий день начался обычно. Проверив журнал выполненных работ вечерней сменой, выяснив объем работ на УТР и распределив задания, я хотел было взяться за дело. Вдруг подходит ко мне слесарь-коллекторщик Василий Валиев:

— Борис Павлович, по семейным обстоятельствам прошу дать отпуск...

Да, задача не из легких. Ведь Валиев — «бог» по коллекторам и цилиндрам двигателей. Кем его заменить? Да еще в такое время, когда за смену иной раз приходится перебрать и отремонтировать коллектор и пару цилиндров в придачу. Работа сложная, требует особой точности и опыта. Василий именно такой специалист. Он легко справляется с подобным заданием. А теперь вот он просит отпуск. Как быть?..

После рабочего дня, устроившись в уголок, мы беседуем с новичком — Ваней Власковым. Слова он произносит медленно, тщательно обдумывая их. Не-

ожиданно приходит мысль: «А что если попробовать поставить парня на одну, строго определенную операцию?..». Вероятно, так ему будет легче освоить работу. А медлительность — может это повышенная внимательность?..

На другой день, после инструктажа, Валиев получил в свое распоряжение ученика.

выполнять ремонтные работы...

Июль был жарким, как и работа в цехах ЛЭРМ. Самолеты АН-2 обслуживали сельское хозяйство, летали много и поэтому часто приходили на регламент. Заканчивалось их обслуживание в ЛЭРМ, и через пару дней снова крылатые механизаторы спешили на поля, на помощь хлеборобам.

«Самолетам-химикам — зеленую улицу!» — так решили коммунисты коллектива, члены партийного бюро, И люди делали все, чтобы претворить этот призыв в жизнь.

Коммунисты авиатехники УТР тт. Цейтлин и Крохалев, беспартийные Злобин, Кукарека, Валиахметов, Алексеев и другие работали с полной отдачей сил.

И хотя была проделана огромная работа, доклад начальника ПДО тов. Лобкарева был краток. За июль авиароботники выполнили полуторамесячный план, а некоторые дали и по две с половиной месячных нормы. И среди них был молодой слесарь Иван Захарович Власков...

БУРНЫЕ аплодисменты потрясли технического класс. Вздвигнувшийся Ваня встал, что-то говорил. Но слов его не было слышно. А на лацкане его пиджака всеми цветами радуги заиграл значок ударника коммунистического труда.

На многое способен человек, если его окружает коллектив, трудовая семья. Большие горизонты ждут каждого впереди на жизненном пути. Сильный всегда достигнет своей цели.

Б. БЕЛОДУБРОВСКИЙ,
наш корр.



ВРЕМЯ летело быстро — напряженные летные будни. Вся работа подчинена одному — обслужить каждый самолет своевременно, с высоким качеством.

В конце рабочего дня прохожу по цеху, проверяю, все ли сделано. И вдруг у цилиндра двигателя замечаю его, Власкова.

— Ваня, ты что здесь делаешь?

— Да, вот, — говорит он, смущаясь, — тренируюсь, как лучше притереть клапан выхлопа.

— А как дела с коллектором?

— Освоил! — с улыбкой говорит он.

Потом у Власкова дела пошли в гору. Старательный парень, он успешно сдал зачеты, получил право самостоятельно

Наш конкурс

ОБЛЕГЧАЕТСЯ ТРУД, УЛУЧШАЕТСЯ БЫТ

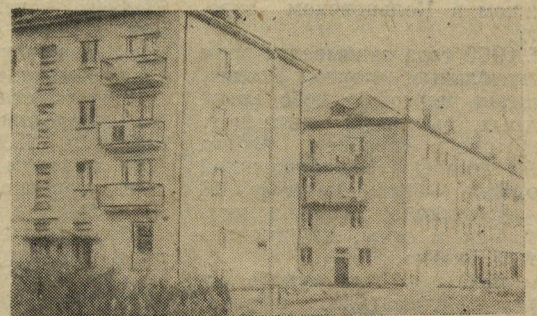
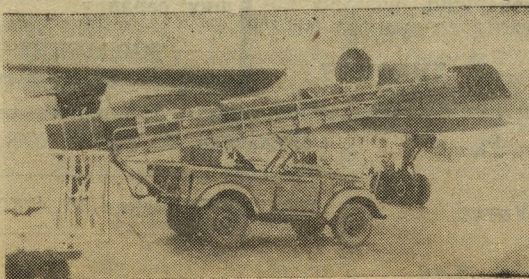
ФОТОРЕПОРТАЖ

Растет и хорошеет поселок авиароботников — аэропорт Кольцово. Наш фотокорреспондент шофер Кольцовского аэропорта Ю. Горев прислал серию снимков, рассказывающих о новшествах, которые вошли в быт авиаторов.

Новые жилые кварталы, кинотеатр «Авиатор» украсили поселок аэропорта. Кроме того, бросается в глаза значительное улучшение культуры обслуживания пассажиров — к их услугам — автопоезда. Их багаж загружается в самолет со специального механизма.

— Улучшается быт, облегчается труд, — говорят кольцовские авиароботники.

На снимках: слева направо — автопоезд, автоконвейер, кинотеатр «Авиатор», жилые дома авиароботников Кольцово.



Семья летчиков

По Аэрофлоту

Летчик гражданской авиации Валентин Семенов отметил радостное событие. Его младший сын окончил авиационное училище. Теперь в семье Семенова стало три летчика: отец и два сына, Юрий и Валерий.

Глава семьи начал летать четверть века назад. Он прошел путь от пилота маленького самолета ПО-2 до командира экипажа современного воздушного лайнера АН-10, берущего на борт сто

пассажиров. Во время войны он перевозил раненых солдат и офицеров, много раз летал на транспортных самолетах в расположенные партизанских соединений. Затем работа на Крайнем Севере. В сложных условиях Семенов-старший сажал свой корабль на одной из ледовых станций. Сейчас он обслуживает трассу Ростов-на-Дону — Москва.

Старший сын Семенова — командир самолета АН-2. Перевозит пассажиров на местных линиях. Без отрыва от работы Юрий учится в Киевском институте гражданской авиации. Туда же готовится поступить и Валерий. Семейную традицию не нарушит и их сестра — десятиклассница Ирина, которая намерена стать инженером гражданской авиации. (АПН).

ЦЕННОЕ ПОСОБИЕ

Вышел из печати и разослан подразделениям альбом наглядных пособий «Экономика гражданской авиации». В нем помещено 76 хорошо оформленных диаграмм и таблиц, которые красочно показывают темпы развития гражданской авиации в нашей стране, ее бурный рост, особенно в годы семилетки.

Он открывается схемами внутрисоюзных и международных воздушных линий и диаграммой роста этих линий по годам. В 1964 году протяженность воздушных линий достигла 431 тысячи километров. В 1923 году, как известно, существовала одна регулярная линия протяженностью всего 420 километров.

Очень интересны таблицы и диаграммы об объемах авиационных перевозок и работах по применению авиации в различных отраслях народного хозяйства. Читая их, видишь, как развивался наш воздушный транспорт.

Как известно, основным его преимуществом перед остальными видами транспорта является скорость. Это преимущество хорошо проиллюстрировано в схемах альбома. Вот несколько цифр. Средняя скорость движения основных видов средств сообщения в 1962 году составляла:

- самолетов ТУ-104—750;
- курьерского поезда — 100—110, скорого — 50—60, пассажирского поезда местно-

го значения — 30—35 км в час;

— теплохода на подводных крыльях — 70—75, морского теплохода — 30—40, речного парохода —

20—25 км в час.

— легкового автомобиля — 60—70, междугороднего автобуса — 50—60 км в час.

Преимущество воздушного транспорта налицо.

Содержательные данные приведены в альбоме о выпуске валовой продукции и росте выработки на одного работающего на ремонтных предприятиях гражданской авиации, о структуре себестоимости заводского ремонта самолетов, вертолетов и двигателей.

В конце альбома приведены данные о работе мирового воздушного транспорта и отдельных трех капиталистических государств: Соединенных Штатов Америки, Великобритании и Франции.

Альбом, выпущенный редакционно-издательским отделом министерства, является хорошим пособием для многих специалистов Аэрофлота. В нем найдут много ценного и полезного командиры подразделений, политработники, пропагандисты, все, кто изучает экономику гражданской авиации, интересуется и следит за бурным ростом и развитием воздушного транспорта в нашей стране.

Альбом составлен М. А. Федоровым и Н. И. Рогожиным. Ответственный редактор — кандидат экономических наук Б. М. Парахонский.

С. ЕРЕМИН.

НЕБО ЗОВЕТ

— Должны вас, товарищ Мезенцев, огорчить. По состоянию здоровья в летное училище не подходите. Можете забрать документы...

Это была его мечта. Он хотел, как Гагарин, поступить в военное училище, стать летчиком. А там — и до космоса путь не заказан...

Готовя себя к авиационному труду, Вячеслав Мезенцев занимался легкой атлетикой, стрельбой, развивал зоркость, был в школе чемпионом. В мечтах он уже «леонил» в безбрежных просторах Вселенной.

И вот — «катастрофа». Кто-то из членов приемной комиссии почувствовал:

— Вам бы парашютным спортом заняться. Укрепится вестибулярный аппарат. А уж парашютисты мы переводим в летчики без разговоров.

В. Мезенцев поехал поступать в Рижское авиационное училище гражданской авиации. Медицинские требования к «наземникам» были мягче, чем к летчикам. Свердловчанина приняли на радиотехническое отделение.

На летние каникулы Вячеслав поехал в Жданов. Познакомился с ребятами, что стояли на страже вышки. Скоро стал у них «своим парнем». Прыгал целыми днями. Сначала приземлялся, падал. К концу каникул технику прыжков отработал на «отлично».

Занимаясь на втором курсе училища, Вячеслав Мезенцев поступил в Рижский аэроклуб, в парашютную секцию. Начались наземные тренировки на батуте, затем знакомство с воздухом. Наконец наступил долгожданный день. С борта легкокрылого ЯК-12 девятнадцатилетний парнишка смело шагнул в километровую пустоту. Рванула подвесная система. Над головой белой ромашкой распустился парашют. Спуск длился недолго. И вот уже ноги коснулись земли. Вячеслав сделал первый шаг в «невесомое небо».

К лету 1963 года комсомолец В. Мезенцев получил третий разряд по парашютному спорту.

После окончания училища радиотехни-

Репортаж

ка В. Мезенцева направили на работу в Уктусский аэропорт. Заниматься парашютным спортом стало труднее, но Вячеслав не отступал. В Нижнем Тагиле на областных соревнованиях он завоевал звание первоуровневого.

Вскоре после соревнований Вячеслав проходил медицинскую комиссию. У него признали первую, самую высшую группу здоровья. Приговор медиков на этот раз был таким:

— Годен к летной работе без ограничений.

Около месяца назад В. Мезенцев начал первые тренировочные полеты на планере «Приморец». Сейчас он почти каждый день поднимается в воздух, сделал уже больше двадцати полетов. Не забывает Вячеслав и о парашютном спорте. У него на счету 106 прыжков.

О своих дальнейших планах Вячеслав говорит коротко:

— Хочу получить звание мастера парашютного спорта. Освою планер — перей-



ду на самолет. Обязательно буду летчиком. Это моя мечта.

В. АЛЕКСЕЕВ.

На снимке: В. Мезенцев прыгает с парашютом.



Б. И. Бородулин

Трагический случай оборвал жизнь начинающего цеха обслуживания самолетомоторного парка Магнитогорского летного коллектива коммуниста Б. И. Бородулина. Б. И. Бородулин родился в 1913 году в Свердловске.

В 1935 году Б. И. Бородулин был призван в ряды Советской Армии, где служил в авиации мотористом.

С начала 1941 года Борис Иванович работал в аэропорту Кольцово, где занимал ряд ответственных должностей.

С 1959 года Б. И. Бородулин трудился в Магнитогорском аэропорту. В коллективе он зарекомендовал себя грамотным специалистом, чутким и отзывчивым товарищем. За доблестный труд Борис Иванович Бородулин был награжден орденом «Знак Почета» и несколькими медалями.

Светлая память о Б. И. Бородулине навсегда останется в наших сердцах.

ГРУППА ТОВАРИЩЕЙ.

Е. ЛИПОВИЧ.

В ОКРУГ этого высокого чернового парня всегда толпятся ребята. Десятками вопросов «атакуют» они своего старшего товарища.

— Алексей Павлович, а скоро у нас соревнования?

— Какой краской лучше покрасить крыло?

— А модель будет с моторчиком?..

И Алексей Зверик — так зовут этого парня — отвечает на все вопросы, дает ребятам подробные пояснения. Он «в курсе» всех авиационных дел: руководит авиамодельным кружком в Кольцовском аэропорту.

С 1950 года занимается этим увлекательным спортом Алеша. Зажигает мечтой о небе своих шустрых, пытливых питомцев. В кружке в основном ребята из 92 школы, расположенной в городке авиаработников. И это символично: сыновья мечтают, как и отцы, штурмовать «пять океан».

А пока... Пока учеба и спорт. Математика, физика, чертежи и модели. Здесь все начинается с чертежей. Контур планера, схема двигателя, пер-

вые пробные тренировочные пуски моделей. А уже потом дают им путевку в небо.

Ребятам есть с кого брать пример: Алексей Зверик дело знает досконально. Биография у авиамоделиста пока только начинается, но, тем не менее,

ЭНТУЗИАСТЫ „МАЛОЙ“ АВИАЦИИ

есть в ней примечательные факты.

1958 год. Таймерная модель самолета с механическим двигателем, сделанная А. Звериком, дольше других продержалась в воздухе. Авиамоделист стал чемпионом области.

Уже спустя четыре года он был представителем областного комитета ДОСААФ по кордовым моделям на международных соревнованиях в Киеве...

Не отстали от своего учителя и сами кружковцы: братья Володя и Саша Исаевы, Володя и Коля Свинтецкие, Миша Удовиков и другие ребята. Правда, теперь они уже «заболели» ракетостроением. Но не

забывают и о моделях самолетов. Появились и свои чемпионы. Минувшей осенью Вова Свинтецкий стал чемпионом среди юных авиамоделистов Свердловска. Его ракета установила новый рекорд — продержалась в воздухе 7 ми-

нут 26 секунд. А двухступенчатая ракета Вити Бабова побил рекорд района — летала 3 минуты 45 секунд... Во Дворце пионеров на городской выставке детского технического творчества большой успех среди посетителей вызвал миниатюрный макет самолета ИЛ-18. Выполнен он умело, мастерски, из цветного органического стекла. Размах крыла всего... 120 миллиметров. А весь самолет помещен в лампочку. Обычную, трехваттную. Как и положено на «взрослом» самолете, на этом есть и шасси, и огоньки из красного оргстекла на крыльях. Воистину делал это потомок легендарного уральского левши.

Горком ВЛКСМ, горono и Дворец пионеров наградили юного авиастроителя десяти-

классника Володю Исаева дипломом первой степени и ценным подарком.

А старший из Исаевых — Саша (теперь он уже студент Госуниверситета) тоже оставил кружковцам немало моделей. Он делал макеты самолетов ИЛ-14, ТУ-104, АН-10 и других крылатых лайнеров. Он и сейчас продолжает заниматься авиамодельным спортом.

Многие из воспитанников Алеша Зверика по-настоящему полюбили небо, и чтобы самим освоить просторы «пятого океана», решили стать летчиками. Успешно овладевают мастерством самолетовождения в летных училищах гражданской авиации Володя Громов, Гера Чудинов, отец которого работает пилотом в Кольцовском аэропорту, и другие ребята.

Поздно вечером пустеет клуб аэропорта, где занимаются кружковцы. Каждый из ребят уносит с собой новые замыслы и впечатления. А завтра... Завтра их мечты в буквальном смысле обретут крылья — станут крылатыми моделями, ракетами. И, кто знает, может быть в скором будущем они так же, как их старшие товарищи, возьмут в руки штурвалы воздушных кораблей.

НА АЭРОДРОМЕ... ТИГР

На летном поле в Ленинградском аэропорту на днях можно было увидеть гуляющую... тигрицу. Грохот двигателей воздушных лайнеров не вызывал у нее страха. Полосатую Юлу привезли сюда на киносъемки. В кинокартине, которая создается на киностудии «Ленфильм», «Сегодня — новый аттракцион» будущие артисты увидят Юлу в главной «звериной» роли.



Свердловск-20,

аэропорт Уктус.

Б2-05-21, доб. 1-96.

Редактор Р. ЛАПИКОВ.

НС 26207. Заказ № 4772.

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