

Годовой — досрочно!

На уральскую землю пришла зима. Первый снежок тонким слоем покрыл землю и, хотя морозец дает себя знать, темпы работы не замедляются.

Выполнить годовой план досрочно, внести свою лепту в первый год пятилетки — задача номер один работников Челябинского аэропорта.

Инженер-экономист Е. А. Щетинина рассказывает о трудовых буднях летного коллектива:

— У нас есть чем похвалиться. Судите сами: отправка пассажиров плановая — 237,6 тысячи человек, фактически отправлено 238,9 тысячи человек;

почта — 475 тонн, фактически — 616 тонн; грузов по плану — 6300 тонн, перевезено — 7400 тонн;

регулярность в сравнении с 1965 годом возросла за 10 месяцев на 3,7 процента. Объем технического обслуживания в приведенных единицах выполнен на 111,2 процента.

Из отдела перевозок сообщают: план 10 месяцев выполнен к 27 октября.

С трудовыми успехами можно по праву поздравить смены П. И. Коротковского, М. А. Плешкова, Т. П. Берсеновой — в отделе перевозок; смены А. С. Новицкого, В. Н. Живцова, коллектив УТР, — в ЛЭРМ. **Б. БЕЛОДУБРОВСКИЙ.**



КОГДА в подразделение пришла новая авиатехника — сверкающие ланком вертолеты, Александру Сергеевичу Антонову, как одному из лучших пилотов, была вверена эта замечательная машина.

Время, отведенное для теоретического освоения материальной части, летело быстро. Не одну марку крылатых машин успел изучить и практически освоить этот летчик за годы работы в гражданской авиации. От УТ-2 до МИ-4 — вот его путь в авиации. И каждая из машин, которая доверялась ему, была изучена до последнего винтика и ни разу не подвела Александра Антонова в воздухе.

Теперь он заместитель командира летного коллектива вертолетов МИ-4. 10 лет летает на вертолетах, сначала пилотировал МИ-1, а затем более мощную винтокрылую птицу, с которой связан всей судьбой, богатой событиями, интересной и многогранной.

— Беспокойный человек наш Александр, — с теплотой отзываются о нем в вертолетном коллективе.

За 18 лет работы в Аэрофлоте у Александра Сергеевича накопился богатый опыт легкой работы. Были успехи, случались и промахи, но товарищи

ИДУЩИЕ ВПЕРЕДИ

Авиатор

УРАЛА

ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

№ 76 (1576).

СУББОТА, 12 НОЯБРЯ 1966 г.

Год издания XXV

НОВЫЙ межконтинентальный воздушный корабль ИЛ-62 — представитель «второго поколения» пассажирских самолетов с газотурбинными двигателями.

Крейсерская скорость нового самолета на высоте 10000 метров — 850—900 километров в час. Дальность полета с максимальной заправкой топлива и коммерческой нагрузкой 10000 килограммов равна 9200 километрам. Вертикальная скорость у земли при взлете с максимальным весом составляет 18 метров в секунду.

СЦЕЛЮ дальнейшего укрепления дисциплины и организованности в комсомоле, устранения недостатков в учете членов ВЛКСМ XV съезд ВЛКСМ принял решение провести с 1 января 1967 года обмен комсомольских документов.

Обмену будут подлежать комсомольские билеты и учетные карточки образца 1956 года на новые билеты и карточки нового образца 1967 года.

Обмен комсомольских документов — важное организационное и политическое мероприятие. К проведению этого мероприятия необходимо развернуть большую подготовительную работу во всех комсомольских организациях Уральского управления гражданской авиации уже сейчас, не теряя ни одного дня.

С чего начинать? Прежде всего, в срок до 1 декабря этого года во всех организациях ВЛКСМ надо провести годовую сверку наличия комсомольцев с учетными карточками. Необходимо сейчас же поставить

вовремя оказывали ему необходимую помощь, и Антонов уверенно шел дальше, расправляя свои крылья для новых крутых взлетов. Когда-то он работал в дружном, сплоченном экипаже МИ-4, куда входили второй пилот В. А. Смирнов, бортмеханик коммунист П. П. Зимин — опытный специалист, который успешно справлялся с обеспечением отличной работы материальной части в воздухе. Золотые руки авиатехника А. У. Хайруллина умело готовили вертолет к каждому рейсу, так что экипаж был вполне уверен: техника в воздухе не подведет.

Хорошие люди! С ними и работать было легко, и досуг проводить весело. Непременный закон их совместной службы — один за всех и все за одного — прочно утвердился в их крылатой семье. И тем более, когда решалась судьба человека...

В одну из очередных командировок на Север произошел такой случай.

В район базирования экипажа — Салехард — поступила срочная радиограмма: «В поселке Большая Хадыта у начальника геологической партии приступ болезни. Срочно нужна медицинская помощь...» За окном уже сгустились сумерки, но авиаторы сразу поняли

на учет всех вновь прибывших в организацию комсомольцев, имеющих на руках комсомольские документы. Следует установить местонахождение членов ВЛКСМ, выбывших из организации, не снявшись с учета, и выслать учетные карточки согласно их запросам.

Необходимо немедленно приступить к наведению порядка в вопросах уплаты членских взносов. Разрешено с согласия и по решению комитетов ВЛКСМ, в отдельных случаях, устанавливать определенные сроки тем или другим комсомольцам для погашения задолженности по членским взносам.

В ходе подготовки к обмену комсомольских документов во всех первичных организациях, на комсомольских собраниях, в комсомольских группах должна быть проведена общественная аттеста-

ция комсомольцев. На этих собраниях должен состояться большой деловой разговор об ответственности каждого члена ВЛКСМ за дела своей организации.

Комсомольское собрание, являясь высшим органом первичной организации, вправе не допустить отдельных членов ВЛКСМ к замене комсомольских документов, лишит принадлежность к ВЛКСМ тех, кто своим недостойным поведением позорит высокое звание комсомольца.

Обмен комсомольских документов будет проводиться в строго индивидуальном порядке. Перед началом обмена в каждой организации должны пройти общие закрытые комсомольские собрания с повесткой дня: «О порядке обмена комсомольских документов и задачах комсомольцев в проведении этой работы».

За месяц до начала обмена ком-

сомольских билетов в первичных организациях составляются в двух экземплярах списки комсомольцев. Формы списков в первичных организациях имеются. Списки необходимо составлять в присутствии каждого комсомольца, который обязан предъявить комсомольский билет.

Каждый комсомолец обязан: подготовить две фотокарточки размером 2,5×2,5 сантиметра (без уголков); свериться у секретаря своей первичной организации в правильности записи своей фамилии, имени, отчества, года рождения и других данных.

За проведение этой большой и важной политической работы несут ответственность прежде всего партийные организации, призванные постоянно направлять деятельность каждой комсомольской организации, руководить своим боевым помощником.

Боевая задача комсомольцев

Их наградила Родина

ВЫСОКОЕ МАСТЕРСТВО

серьезность положения. Санитарное задание своевременно передано экипажу, и вот вертолет с врачом на борту уже в воздухе — спешит к пострадавшему.

Расстояние требовалось преодолеть немалое — как-никак без малого 150 км! Вертолетчикам показалось, что прошла целая вечность, а тут при подходе к пункту назначения их ждал новый «сюрприз». Значительно усложнилась метеосстановка — сильный ветер с гор налетал на машину, словно хотел ее сбросить на острые горные камни — под вертолетом зияло грозным провалом глубокое ущелье. Туда-то и требовалось посадить вертолет. Александр Сергеевич посмот-

рел на друзей — ни один нерв на их лицах не дрогнул. Спокойствие, говорят, — родная сестра пилота.

Посадить машину во что бы то ни стало — решили они и успешно приземлили свой вертолет. Около получаса потребовалось, чтобы отыскать это место: идти со снижением не позволяли скалы, грозящие провалиться вертолет, а большая высота полета позволяла визуально обследовать место посадки.

Но теперь эта трудность была позади. Сейчас предстояло совершить взлет. Это был один из сложных элементов полета — ведь взлететь нужно было на сравнительно большую высоту,

чтобы выбраться из каменной ограды скал, ежеминутно грозивших неприятной встречей.

Командир вертолета совместно с членами экипажа обсудил дальнейшие действия. Произвели предварительные расчеты, использовали богатый опыт работы в горной местности. И вот вертолет, плавно покачиваясь, с большим на борту начал взлет...

Внимательно следит за показаниями приборов бортмеханик П. Зимин, строго контролирует каждое свое движение командир вертолета МИ-4. Это ответственный момент, это экзамен на зрелость, на летное мастерство. И он успешно выдержал его.

Опыт и мастерство командира вертолета МИ-4 А. Антонова, исключительная слета-

(Окончание на 2-й стр.)

На советской выставке в Осаке

Высокие летные и торговые качества, выставки в японском городе Осака. На осакском аэродроме Итами состоялся показательный полет вертолетов МИ-6, МИ-4 и МИ-8 неизменно привлекали внимание советской делегации.

Представители делового мира страны проявили большой интерес к советской авиационной технике, автомобилям, тракторам, бульдо-

зерам, станкам и различной аппаратуре. На экспонатах можно было видеть таблички с краткой надписью «Продано».

(ТАСС).

У этой женщины доброе лицо, ясные, с легким прищуром глаза. Жизнь не баловала ее. В пламени войны прошла юность. И теперь, через двадцать с лишним лет, вспоминаются ей те трудные годы...

Зима 1942 года. Оле недавно исполнилось шестнадцать, она закончила школу парикмахеров и уже три месяца работала по специальности. Ольге очень нравилась ее мирная профессия. Но шла война...

Девушка начала свой боевой путь санитаром под городом Старая Русса.

С ужасающим гулом пронеслись снаряды, свистели пули над головой, кругом стонали раненые: «Сестра... сестра, помогите...». В небе десятки самолетов противника. Даже днем ничего не видно от снежной и земляной пыли. Слабыми, нежными руками недавняя школьница, положив раненого на шинель, выбиваясь из последних сил, вытаскивала беспомощного бойца с передовой, с линии огня.

Ольга Николаевна вспоминает: «В Германии есть местечко Ландэк. Там и завязался памятный для меня бой. Раненых собирали в двух домах на краю села. Один дом защищал раненый пулеметчик, а другой удерживали до прихода наших Павел Гольберг, Анатолий Сорокин и я. Ребята стреляли из пулеметов, а я заряжала диски. За этот бой меня наградили орденом Славы III степени».

Маленькая, худенькая девочка была храбрым и волевым бойцом. Однажды в бою раненная в голову Ольга продолжала оттащить раненых бойцов с поля сражения, а в медсанбат пошла, когда бой закончился. За этот подвиг девушку наградили медалью «За отвагу». Выйдя из госпиталя, Ольга снова пошла в свой полк, который с боями подходил к польской столице.

Вот и освобожденная Варшава. Советские танки идут по городу. Со слезами на глазах варшавяне обнимают, целуют советских бойцов, приглашают освободителей в свои дома. Только слишком короткий отдых на фронте у солдат: дан приказ идти на запад. За участие в освобождении города Ольга награждена медалью «За освобождение Варшавы».

«В Берлин мы входили с частями 1-го Белорусского фронта, — рассказывает Ольга Николаевна, — многие расписывались мелом на серых стенах рейхстага. Была там и моя роспись: Ольга Баталова, город Свердловск».

Гвардии младший сержант Ольга Баталова демобилизовалась 7 июля 1945 года. Двадцатилетний фронтовик вернулся в родной Свердловск. Сначала работала секретарем начальника аэропорта Кольцово. А через некоторое время перешла в службу связи. Там она трудилась много лет, стала высококвалифицированным радиооператором. Начальник службы П. Н. Хворостов рассказывает: «Ольга Николаевна трудилась радиооператором самолетных микрофонных каналов. Работала с душой. В то время не было радиолокаторов и все управление самолетов на расстоянии проводилось диспетчерами через операторов. Своей отличной работой Ольга Николаевна часто помогала выводить самолеты на аэродром в сложных метеословиях».

Приходя с работы, Ольга шла в клуб на занятия драмкружка, долгое время была профгруппоргом.

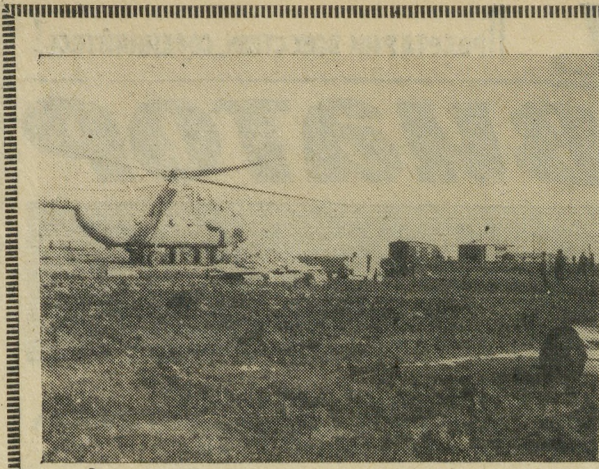
В личной жизни не все шло гладко. Случилось несчастье: умерла дочь. Мужественно переносит свое материнское горе Ольга Николаевна. По-прежнему работает, но только в должности дежурной по встрече пассажиров. Как и всегда, работает хорошо. Вот что написали о ней пассажиры Попов и Ходаков из Новосибирска: «За чуткость к людям при оформлении документов в нашем аэропорту Кольцово большое спасибо от сибиряков О. Н. Баталовой».

Старший диспетчер отдела перевозок А. М. Овечкина рассказывает: «Ольгу я знаю лет двадцать. Очень она отзывчивая, душевная. Узнает, что у человека горе, — первая бросится на помощь. Ольга замечательный человек».

Нелегко сложилась жизнь у Ольги Николаевны Баталовой. Но выпавшие на ее долю невзгоды закаляли волю и характер мужественной женщины, человека трудной судьбы.

ЧЕЛОВЕК ТРУДНОЙ СУДЬБЫ

Ф. ФАХРУДИНОВА,
наш внештатный корреспондент.



С УТРА И ДО ПОЗДНЕГО ВЕЧЕРА НЕ УМОЛКАЕТ РОКОТ АВИАЦИОННЫХ ДВИГАТЕЛЕЙ НАД НЕОБОЗРИМЫМИ ПРОСТОРАМИ ТЮМЕНСКОЙ ОБЛАСТИ. АВИАТОРЫ УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ С ПОМОЩЬЮ СВОИХ КРЫЛАТЫХ ВЕЗДЕХОДОВ ДОСТАВЛЯЮТ РАЗВЕДЧИКАМ НЕДР, РЫБАКАМ, ЖИТЕЛЯМ СЕВЕРНЫХ ГОРОДОВ НЕОБХОДИМОЕ ОБОРУДОВАНИЕ, ПОЧТУ И ДРУГИЕ ГРУЗЫ.

НА СНИМКЕ НАШЕГО РАБОКА С. ВТОВОРА ВЫ ВИДИТЕ, КАК НА ТЕРРИТОРИИ ОДНОЙ ИЗ ЭКСПЕДИЦИИ ПРИЗЕМЛИЛСЯ ГИГАНТСКИЙ ВИНТОКРЫЛ МИ-6, КОТОРЫЙ ДОСТАВИЛ РАЗВЕДЧИКАМ ЧЕРНОГО ЗОЛОТА ОЧЕРЕДНУЮ ПАРТИЮ ГРУЗА.

На книжной полке

ДЛЯ ВАС, АВИАТОРЫ

В издательстве «Транспорт» в 1967 году выходят из печати и поступают для продажи в книготорговую сеть новые книги для работников гражданской авиации.

1. БУРИЧЕНКО Л. А. Охрана труда в гражданской авиации. 15 изд. л., 8000 экз. Ц. 73 коп.

В книге излагаются основы законодательства по охране труда и технике безопасности, требования промышленной санитарии в гражданской авиации, профилактические мероприятия по борьбе с травматизмом и профессиональными заболеваниями; основные способы обеспечения безопасности труда на различных участках предприятий гражданской авиации: в аэропортах, линейных эксплуатационных ремонтных мастерских, на ремонтных заводах, в подразделениях специального применения; рассмотрены профилактические мероприятия по предотвращению пожаров, средства и техника их тушения.

Предназначена в качестве учебного пособия для высших и средних учебных заведений гражданской авиации, а также может быть использована летным и инженерно-техническим составом гражданской авиации, работниками самолетостроительных и авиационных предприятий.

2. КЛЯЧКИН А. Л., доктор техн. наук. Эксплуатационные характеристики авиационных газотурбинных двигателей. 14

изд. л., 5000 экз. Ц. 75 коп.

В книге излагаются эксплуатационные характеристики авиационных газотурбинных двигателей, рассматриваются их дроссельные и высотно-скоростные характеристики, а также влияние различных эксплуатационных факторов на режим работы и основные показатели двигателя; приводятся современные методы борьбы с неустойчивой работой двигателя и шумом, производимым силовой установкой.

Предназначена в качестве учебного пособия для студентов механических факультетов вузов гражданской авиации, а также может быть использо-

вана инженерно-техническими работниками и летным составом гражданской авиации и военно-воздушных сил.

3. ПАЛЛЕЙ З. С., проф., и др. Конструкция и прочность авиационных газотурбинных двигателей. 30 изд. л., 6,000 экз. Ц. 1 р. 40 к. В книге дается краткий анализ конструкции и излагается методика расчета на прочность и вибрацию наиболее ответственных деталей и узлов авиационных газотурбинных двигателей; приводятся примеры расчетов основных деталей.

Предназначена в качестве учебного пособия для высших учебных заведений гражданской авиации.



«Самолетная акробатика»

Самолет АН-2, совершавший рейс 325, приземлился в Пермском аэропорту и, тихо шурша шинами, подкатил к перрону аэровокзала. Нетерпеливые пассажиры плотной кучкой столпились у двери самолета, стараясь быстрее выбраться из его чрева.

Но вот последний пассажир покинул борт. Командир Г. В. Казанцев удовлетворенно потер руки — трудовой день закончен. Затем запустил двигатель, чтобы поставить самолет на линейку. Дал газ, дал правую ногу вперед, отжал тормоз и поставил... самолет «на нос».

Результат плачевный. Двигатель выведен из строя, а в личном деле пилота добавилось еще одно взыскание.

Уместно спросить командование подразделения и в первую очередь самого Казанцева: последнее это взыскание или только очередное?

Н. МЕЛЕШИН.

С победой!

Вертолетчики Тюменского подразделения (командир Ю. А. Южаков), к 1 ноября выполнили годовой план по общему производственному налету на 100,9, по проведенным часам — на 106,9 процента.

В. МИХАЙЛОВ.

ВЫСОКОЕ МАСТЕРСТВО

(Окончание. Нач. на 1-й стр.)

ность экипажа победили стихию, помогли обеспечить успешный взлет в сложных условиях.

Нет, не зря масса времени ушла у командира на изучение со всем экипажем «Инструкции по технике пилотирования и эксплуатации МИ-4», не напрасно каждый элемент полета был досконально разобран на предварительной подготовке. Подолгу засиживались члены экипажа со своим командиром в летном классе: дел было много — требовалось изучить карту маршрутов, подготовиться к выполнению предстоящих полетных заданий и, применительно ко всем условиям, изучить места посадок...

10 тысяч часов, которые налетал в общей сложности А. Антонов на вертолете МИ-4, помогли ему и выйти победителем из создавшегося трудного положения. А таких случаев на его пути встречалось множество. Ему вспоминается весна 1957 года, когда своевременной доставкой взрывников на берег Иртыша они помогли жителям северного таежного поселка Цингалы избавиться от грозящего бедствия — наводнения...

Весенний ледоход был в разгаре.

Громадные глыбы льда образовали затор на изгибе русла Иртыша. Уровень воды поднимался, и, размывая берега, поток воды вот-вот мог обрушить свою лавину на беззащитный поселок. Вертолет А. Антонова своевременно доставил взрывников к месту. Через некоторое время они взорвали ледяную перемычку, очистили русло реки и отвели опасность от жителей поселка. Горячие слова благодарности согрели сердца авиаторов. Еще бы — ведь их труд так нужен людям!

С нескрываемой гордостью и радостью смотрел на своих друзей командир, так и хотелось вот сейчас, на глазах у всех, крепко их обнять и расцеловать. Но новые задания торопили экипаж — нужно было лететь в тайгу, к старым друзьям — геологам, которым тоже требовалась помощь авиаторов.

Высоко оценили труд командира вертолета МИ-4 Александра Сергеевича Антонова командование вертолетного подразделения и управление геологических партий. У А. Антонова большое количество поощрений, ряд Почетных грамот. В 1960 году он был награжден

Почетной грамотой Аэрофлота и Почетными грамотами Ханты-Мансийского окружкома партии и треста «Геофизика». Таких наград он заслужил немало.

Вечерние звезды загораются на медленно темнеющем небе. Авиаторы возвращаются с аэродрома. По их улыбающимся лицам можно безошибочно догадаться: этот день принес им новые победы, он явился новой ступенькой в летном мастерстве. И их взгляды невольно останавливаются на широком, с добродушной улыбкой лице А. Антонова. Они любят и уважают своего командира, который ежечасно помогает им яснее представить свои задачи и успешно их выполнить.

Сейчас, когда в подразделении развернулась вся подготовка к осенне-зимней навигации, их труд особенно нужен там, на Севере, куда они и готовят свои предстоящие рейсы.



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

Редактор Р. Н. ЛАПИКОВ.

НС 15983. Заказ № 5675.

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

Их наградила Родина