

КОНТ. Л. 5. 5. 1
31.06.1967

ГЛАВНОЕ — Безопасность полетов.

Нарушениям — бой!

Неплохо трудится коллектив вертолетчиков Пермского подразделения в юбилейном году. План пяти месяцев выполнен досрочно. Пилоты Аликин, Дитячев, Дунаев, Закалин, Артемьев, Русинов в течение длительного времени работают без летных нарушений при качественном выполнении производственного плана.

Анализируя состояние безопасности полетов, можно вывести определенную закономерность. Прежде всего убеждаешься в том, что большинство летных происшествий происходит из-за низкой требовательности к себе.

Однако из-за личной недисциплинированности к себе наши пилоты Берестов и Шаров допустили летные нарушения. А ведь их опыт, подготовка позволяли безаварийно выполнить полетные задания.

Вторая причина — самонадежность пилота. Она проявляется обычно в период самостоятельного полета от 150 до 300 часов. Своего рода «переходной возраст». В это время у некоторых пилотов появляется ложная самоуверенность, хотя достаточного опыта для своевременного исправления ошибок в технике пилотирования у них еще нет.

Над решением проблем безопасности полетов в настоящее время настойчиво работает командный состав подразделения. У нашего коллектива есть все возможности работать без летных нарушений, выполнить свои социалистические обязательства и достойно встретить 50-летие Октября.

Н. КЫЛАСОВ.



Не стареют душой ветераны...

В летной комнате 2-го Свердловского подразделения недавно собрались работники аппарата управления, командиры, летчики подразделения.

Зачитывается приказ министра ГА об освобождении Н. И. Волкова от занимаемой должности по личной просьбе в связи с уходом на пенсию.

С приветственным словом к бывшему командиру 2-го Свердловского подразделения обращается начальник УРУГА Н. А. Сидоренко. Виновнику торжества вручаются Почетная грамота и ценный подарок.

Н. И. Волков благодарит товарищей по работе за добрые слова. «Пришло время уйти на пенсию, — говорит в заключение Николай Иванович, — но годы для меня не помеха — не стареют души ветераны...»

Б. МАРЕНИН,
командир самолета.

Протопорогитан

КОМСОМОЛЕЦ АЛЕКСАНДР УСТЮГОВ, ВЫПУСКНИК ТРОИЦКОГО АВИАТЕХНИЧЕСКОГО УЧИЛИЩА, НАЧАЛ СВОЮ ТРУДОВУЮ БИОГРАФИЮ В КИРОВСКОМ АВИАПОДРАЗДЕЛЕНИИ. СЕЙЧАС ОН РАБОТАЕТ НА УЧАСТКЕ ОБСЛУЖИВАНИЯ САМОЛЕТОВ ЯК-12 И ВЕРТОЛЕТОВ МИ-1. АЛЕКСАНДР — ЧЛЕН КОМСОМОЛЬСКОГО БЮРО ПОДРАЗДЕЛЕНИЯ, РУКОВОДИТЕЛЬ САМОДЕЯТЕЛЬНОГО ЭСТРАДНОГО ОРКЕСТРА.

НА СНИМКЕ: А. УСТЮГОВ ЗА ТЕХНИЧЕСКИМ ОСМОТРОМ ВЕРТОЛЕТА МИ-1.

Фото В. Гурина.



ПОЛУГОДОВОЙ — ДОСРОЧНО!

По-ударному трудятся на предпраздничной вахте в честь пятидесятилетия Октября работники СМУ-8. Выполняя свои социалистические обязательства, строители досрочно, пятого июня, завершили выполнение производственного плана шести месяцев.

Еще раньше, первого июня, выполнили производственный план по капитальному строительству авиароботники Пермского подразделения.

Пролетарии всех стран, соединяйтесь! Авиатор УРАЛА

ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

№ 35 (1622). СУББОТА, 17 ИЮНЯ 1967 г. Год издания XXVI

Завтра — День медицинского работника

На страже здоровья

Установление в нашей стране праздника — Дня медицинского работника — яркое свидетельство заботы Коммунистической партии о людях самой гуманной профессии, признание государственной, всенародной значимости их труда.

Советская власть открыла широкий путь для развития медицинской науки и практики. Государственная система здравоохранения, коренное улучшение быта, условий труда, повышение культурного уровня и материального благосостояния создали прочную базу для самой широкой и

эффективной профилактики. В Советском Союзе систематически сокращается заболеваемость населения, полностью ликвидирован ряд опасных инфекций.

Большие задачи поставил перед советским здравоохранением XXIII съезд КПСС. За счет нового строительства больниц к концу 1970 года число коек составит 2 млн. 680 тыс., или 108 коек на 10000 населения.

Большой отряд медиков работает в подразделениях Уральского управления. Среди них ветераны авиационного здравоохранения А. Г. Сидорова, Е. П. Халина, Г. И. Алексеева, Н. М. Бессольцева, которые своим трудом снискали уважение и признание авиароботников. Вместе с ними хорошо трудятся представители среднего медперсонала А. М. Кушнерова, Н. Е. Звирбул, Э. К. Виноградова, Н. М. Путилова, Е. А. Воронина, В. М. Дербина, А. В. Волынина и многие другие.

А. КУЧЕРОВ, начальник медсанслужбы управления.

На снимке: активная общественница, одна из лучших медицинских работниц врач Челябинского летного подразделения Н. А. ЧЕРНЕНКО. Снимок А. Крушинского.

Коротко ГОТОВИМ ПОПОЛНЕНИЕ

С переходом нашего подразделения в состав УРУГА значительно улучшились перспективы профессионального роста летчиков.

Так, совсем недавно мы отправили для переучивания на ИЛ-18 командира ЛИ-2 Л. С. Адамович и на АН-24 — командиров самолетов Ф. А. Северчукова и А. В. Петрова.

Мы надеемся, что Кировский аэропорт в недалеком будущем будет эксплуатировать свои базовые АН-24. А первыми командирами новых машин станут летчики нашего подразделения.

А. СМЕРНОВ, командир летного коллектива.

ВЫЕЗДНОЕ СОВЕЩАНИЕ

15 июня в здании нового аэровокзала Пермского аэропорта начало работу выездное совещание начальников аэропортов, работников службы перевозок и горгазетств УРУГА.

Совет командиров — в действии

Вот уже около трех лет в Челябинском подразделении активно работает совет командиров. Руководит им командир летного подразделения Н. А. Ковбот.

Вопросы, находящиеся в компетенции совета командиров, самые разнообразные. Так недавно был проведен ряд заседаний, посвященных обмену опытом по спецприменению. Проведено несколько семинаров командиров кораблей ИЛ-18.

Особое внимание совет уделяет молодым командирам самолетов, только начинающим

самостоятельную работу. Молодые командиры Трепнев, Еленьин, Юрочкин и другие прослушали курс бесед, на которых им был дан ряд практических советов. Перед советом регулярно отчитывались о работе командиры самолетов.

Свою работу совет командиров проводит в тесной связи с партийным бюро подразделения. На совместных заседаниях были обсуждены вопросы соблюдения трудовой дисциплины,

обеспечения безопасности полетов. Под контролем совета командиров проходит отбор кандидатов для переучивания на новую технику, ввода в строй, на допуск к пассажирским перевозкам.

За последнее время в подразделении нет случаев грубых нарушений трудовой дисциплины. И не малая заслуга в этом принадлежит совету командиров.

Б. МАРЕНИН,
командир самолета.



На снимке: начальник партии П. Н. ГОРКИН и рабочий Г. ВОЖАКОВ указывают пилоту место для зачисления.

Только вертолетом можно долететь...

Внизу в пережку с зелеными островками сосен и берез тысячами проталин поблескивает болото. Тень вертолета перебегает от лужицы к лужице, на секунды лишая их зеркального отражения...

Стараясь перекричать гул двигателя, обращаюсь к пилоту МИ-1 Алексею Макарову:

— Где мы? — киваю на карту. — Покажи...

Он проводит пальцем от Ивделя и дальше, минуя Полуночное. Громко поясняет:

— Видишь слева — Уральский хребет. Идем по маршруту на северо-восток...

Мы летим к геологам геодезической экспедиции. Экипажи МИ-4 и МИ-1, базирующиеся в Ивделе, ежедневно выполняют рейсы в тайгу, доставляя необходимые грузы, переправляя геологов с одной оперативной точки на другую.

Сделали первую посадку. Начальник партии Петр Николаевич Коркин, прилетевший вместе со мной, знакомит с членами бригады геологов: инженером Ириной Александровной Базелевич, техником Юрием Пьянковым, рабочим Григорием Вожаковым. Как и везде, у бригады есть своя наблюдательная вышка, ко-

торая одновременно служит ориентиром для вертолетчиков. Раз в неделю геологам доставляются по

воздуху необходимые грузы. МИ-1 набирает высоту. Курс прежний — идем на северо-восток. Где-то в тайге в палатках нас ждут.

В. ГУРИН.



В НЕБЕ ЮЖНОГО УРАЛА

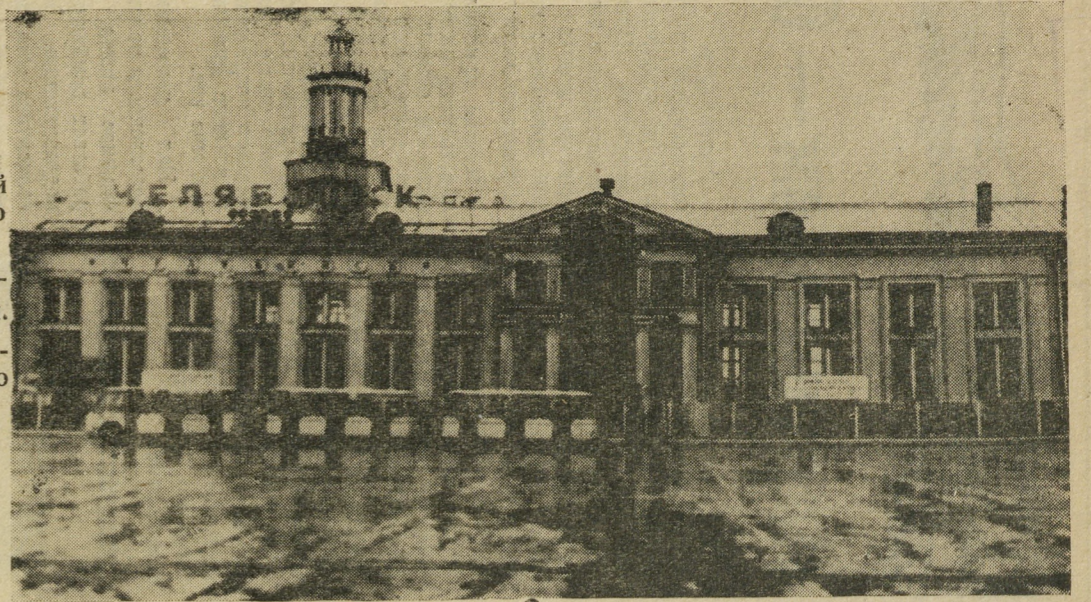


Уже два года Челябинский аэропорт работает рентабельно. Из месяца в месяц успешно выполняют авиаторы Южного Урала государственный план. Массовой стала здесь борьба за звание ударников, бригад и экипажей коммунистического труда, успешно претворяются в жизнь решения партии и правительства по планированию и экономическому сти-

мулированию, по переходу предприятий и учреждений на пятидневную рабочую неделю.

Новые задачи предстоит решить челябинцам в юбилейном году нашей Родины.

Эта страница — краткая история вчерашнего, сегодняшнего и завтрашнего дня Челябинского подразделения



ГОД РОЖДЕНИЯ 1930

В 1927—1928 годах на акционерное общество «Добролет» была возложена задача организовать воздушную линию Москва—Иркутск. Но в это время своих самолетов «Добролет» имел очень мало. Поэтому Советское правительство предложило командировать ВВС помощь акционерному обществу. Эту почетную задачу поручили выполнить 18-й авиационной разведывательной эскадрильей, которой командовал П. С. Пичугов.

На изыскание и организацию аэродромов выехали 14 летчиков-наблюдателей по участкам Москва—Казань—Свердловск—Челябинск—Магнитогорск—Курган—Омск—Новосибирск.

Когда подготовительные и исследовательские работы были завершены, эскадрилья в полном составе разлетелась по участкам на самолетах «Фокер Ц-4» БИС. С ними прилетел в Свердловск авиатехник Михаил Иванович Якушевич, ветеран Челябинского аэродрома.

В 1930 году открывается авиалиния Свердловск—Магнитогорск с промежуточным аэродромом в Челябинске. Первыми открывателями этой линии на самолете Ю-13 были летчик Ф. Кононенко и бортмеханик А. Недяк.

На первом аэродроме Челябинска штат работников состоял из двух человек: конюха и сторожа. Базировались самолеты в Магнитогорске. И только во второй половине тридцатых годов в Челябинский аэропорт поступает несколько летательных аппаратов. Приезжают на работу и созданы дружные коллективы И. Котов, И. Ковалев, Г. Петров, В. Бочканов, И. Роматовский, М. Дудник, И. Сторожов, П. Синельников. Немного позже пришли на работу и по настоящее время трудятся в ЛЭРМЕ тов. Манаков, Шияков, Расколов, Саластых, Спиридонова, Шиников, Михайлов, Речкалов и Сорокин, в отделе перевозок — Королев, Речкалов и Шаринкин, в АДС—Новиков, Куков и Рукасов, в АМСГ Рыбаков и многие другие.

Около 30 лет назад пришел в Челябинское подразделение после окончания Балаговской летной школы Николай Алексеевич Кукулин. Вот что он рассказывает о том времени:

КРЫЛЬЯ КРЕПНУТ В ПОЛЁТЕ

В СВЯЗИ С ВЫПУСКОМ ТРАДИЦИОННОЙ СТРАНИЦЫ ИСТОРИИ, ПОСВЯЩЕННОЙ ИСТОРИИ СОЗДАНИЯ И РАЗВИТИЯ ЧЕЛЯБИНСКОГО АЭРОПОРТА, НАШ КОРРЕСПОНДЕНТ ВСТРЕТИЛСЯ С КОМАНДИРОМ ПОДРАЗДЕЛЕНИЯ И. М. ОСИПОВЫМ И ЗАДАЛ НЕСКОЛЬКО ВОПРОСОВ.



Что изменилось в аэропорту за последние годы в связи с реконструкцией производств?

До 1932 года Челябинский аэропорт обеспечивал полеты в основном по местным воздушным линиям, было всего несколько рейсов по союзным. Сейчас резко изменился профиль работы, значительно возрос ее объем. Аэропорт принимает все типы самолетов, эксплуатируемых гражданской авиацией. Челябинск связан с большинством крупнейших городов страны.

Как начало работу в юбилейном году ваше подразделение?

Подразделение второй год работает рентабельно.

имеет значительную прибыль. Только за четыре месяца 1967 года прибыль составила один миллион сто сорок три тысячи двести рублей. Личный состав подготовился к переходу на пятидневную рабочую неделю.

Что показывает пример в труде?

У нас работает большая группа авиаспециалистов с высшим и средним образованием. Коллектив по праву гордится такими авиаторами, как командир корабля ИЛ-18 Н. В. Хатынский, бортмеханик Г. Н. Печенин, командир самолета АН-2 А. К. Филиппов, техник-бригадир В. А. Михайлов, диспетчер Д. Н. Помелов, члены экипажа самолета ИЛ-18, которых вы видите на снимке (слева направо): бортмеханик Клавд Комаксидир Ульянов, бортмеханик Чикалов, штурман Валдисев и второй пилот Миллов.

Что нового у вас в работе в связи с наступлением летней навигации?

В летнюю навигацию значительно возрос объем перевозок. В связи с этим пришлось пересмотреть работу некоторых служб аэропорта, изменить работу инженерно-технического состава. В практику работы всех отделов введен технологический график, который регламентирует подготовку к рейсам во всех службах.

В ПОГУ С ЖИЗНЬЮ

Боевитость, действительность первичных партийных организаций зависит прежде всего от правильного подбора секретарей. Если во главе партийной организации стоит авторитетный, глубоко партийный человек, хорошо разбирающийся в производстве, успех будет обеспечен. Можно с удовлетворением отметить, что в нашем подразделении во главе большинства первичных партийных организаций стоят коммунисты, обладающие этими качествами.

К ним можно отнести секретаря первичной организации: службы перевозок Д. Н. Силована, БАТО В. Э. Миллера, службы движения А. С. Бабкина, летного коллектива самолетов ЛИ-2 А. Н. Коробова, аэропорт Н. В. Чувина и ЛЭРМ М. И. Кима.

У секретаря парторганизации линейных мастерских Михаила Ивановича Кима установились хорошие деловые контакты с начальником ЛЭРМ Е. В. Твердюковым, который сам принимает активное участие в партийной работе.

К сожалению, некоторые инженеры-технические работники считают, что их дело — производство, а воспитательная работа — это уже область деятельности общественных организаций, и в частности, партийной. Партийное бо-

ро вместе с руководством подразделения проделало большую работу, чтобы убедить их в неправомерности занятой позиции.

Коммунисты организации добились активного участия руководящего состава в проведении политико-воспитательной работы. Перечисленные работники стали выступать с политическими докладами начальнику цехов тт. Удовиченко и Васильченко.

В мае этого года был проведен смотр стенных газет ЛЭРМ. Здесь были представлены цеховые газеты, «молнии», фотозаписи, боевые листки смен и дисциплинарные взыскания, не обеспечившие авангардную роль на производстве и в быту. Парторганизация сделала правильный вывод из этого собрания и более решительно стала применять положения Устава КПСС, где говорится, что «партия освобождается от лиц, нарушающих Программу, Устав КПСС и компрометирующую и своим поведением высокую звание коммуниста». За невыполнение Устава КПСС мы исключили из партии тт. Слащева, Уфимцева, Анфалова. К партийной ответственности привлечены тт. Зайков, Муромов, Манушин, Рыбачевский и др.

Подразделение в год славного юбилея Советского государства успешно справляется с выполнением плана авиационных перевозок и, пожалуй, решающим фактором в этом является повышение боевитости цеховых и первичных организаций.

ПАРТИЙНАЯ ЖИЗНЬ

главный инженер т. Васильев, начальник смен. Все это сыграло положительную роль в повышении активности инженерно-технического состава, благоприятно отразилось на производстве. Значительно сократились задержки рейсов по вине личного состава, возросла дисциплина, значительно повысился рост исправности СМП.

Парторго разнообразило повестки дня собраний. Кроме производственных вопросов были обсуждены и общественно-политические вопросы. Так, мы обсудили вопрос «50 лет Советской власти — достойная встреча».

Кроме этого, состоялся разговор об участии коммунистов в разъяснительной работе среди трудящихся, о деятельности партийной и ре-

В. БЕЛЯИ, секретарь парторганизации Челябинского подразделения.



За звание ударника коммунистического труда успешно борются работницы отдела перевозок Челябинского аэропорта Клавдиция Мария Шильна и дежурная по транзиту Валентина Шиблева. Сейчас они идут впереди соревнующихся в отделе перевозок.



На снимке: одна из лучших бортпроводниц Челябинского подразделения комсомолка Галина Гавриш. Снимок А. КРУШИНСКОГО.

Т АМ, где расположен сейчас Челябинский аэропорт, 18 лет назад был пустырь. Но вот появились первые строения. Начал строиться аэропорт, а вместе с ним и поселок. В первую очередь построили здание КДП, где размещались зал ожидания и кассы. В поселке в это время строились два брусковых дома и общежитие.

В декабре 1955 года вступил в строй действующий и сейчас аэровокзал.

Вырос поселок в подразделении, есть свой клуб, школа, детсады и ясли, магазины, санчасть.

Не узнать и сам аэропорт. Из города нас ведет к зданию аэровокзала магистральная бетонная дорога, есть связь с металлургическим районом города.

Сейчас из Челябинского аэропорта можно вылететь во все города Советского Союза, а в Москву, Ленинград, Горький, Сочи, Владивосток, Волгоград, Ташкент, Пермь и другие можно лететь без пересадки.

Несколько раз в день совершаются рейсы в Свердловск. Увеличилось число грузовых рейсов. Сейчас на местных линиях можно увидеть ЯК-12 и АН-2.

В ближайшее время намечено строительство нового современного здания аэровокзала на 700 мест.

НА СНИМКЕ: 1934 ГОД. Экипаж У-2, в котором работал авиатехником Михаил Ильич Сорокин (в центре), и пилот Иван Ковалев (справа), работающий сейчас в Троицком районе, перед аэродромом пшеницы.

РОЖДЕННЫЕ ОКТЯБРЕМ

РАЗНЫМИ путями приходит человек к осуществлению своей мечты. У одних она зарождается с детства. Другие находят ее, когда за плечами уже есть какой-то жизненный опыт, перепробовано несколько специальностей, и человек почувствовал, что все, чему учился раньше, — не то...

Семилетним мальчишкой начал помогать отцу Дима Помелов. Сын крестьянина, он с детства познал нелегкий труд земледельца. В общем-то его жизнь складывалась так же, как и жизнь тысяч его сверстников, деревенских мальчишек. Зимой — учеба в сельской школе. Три класса в двух комнатах, на всю школу одна учительница. Чтобы закончить четвертый класс, пришлось поехать в уездный город. Полной начальной школы в родной деревне не было.

Потом попытка поступить в школу второй ступени (так тогда назывались школы, где учился с 5 по 9-й класс), но из-за отсутствия мест его не приняли. Еще две безуспешные попытки... Пришлось вернуться в деревню.

Осенью 1931 года в деревню приезжает новый учитель, комсомолец. К ноябрю он создает на территории совхоза комсомольскую организацию. Одним из первых ее членом становится Дима Помелов. А через год комсомольская организация, как активному члену, дает Диме направление на двухмесячные курсы по подготовке для поступления в педагогический техникум.

В 1932 году Дима Помелов стал студентом школьного отделения. Учился было очень трудно. Но за плечами только четыре класса. В отделе, где работала его мать, он стремился, уже укомплектован. Другое не поворачивало.

Взял документы, вернулся в Киров. Поступил в пединститут. Одновременно сделал попытку поступить в областную аэроклуб. И, наконец, долгожданная победа. А через год Дмитрий Помелов — курсант Пермской военно-авиационной школы, которую он закончил в 1940 году. Молодой лейтенант Помелов был направлен для дальнейшего прохождения службы лет-

СОБЕТ ВЕТЕРАНОВ

В первых числах июня в Челябинском подразделении собрался вместе ветераны аэропорта, те, кто стоял у истоков организации гражданской авиации на Южном Урале. На своем собрании они решили принять активное участие в создании ветеранского подразделения, расказать нынешнему поколению авиаторов о первооткрывателях уральских трасс.

Как известно, работа по сбору материалов в будущей сборник сейчас развернута полным ходом. В подотделе Уральского управления принимают свои воспоминания бывшие летчики, техники, мотористы, все те, чья крылатая биография связана с Уралом.

Большинство из них сейчас на заслуженном отдыхе, у каждого за плечами интересная жизнь и поэтому нам есть что рассказать молодому поколению авиарботников.

Челябинские авиаторы подготовку к сбору материалов в летопись гражданской авиации на Урале начали с создания совета ветеранов. В него вошли В. С. ДОВБРЫХ, М. И. СОРОКИН, М. И. ЯКУШЕВИЧ, А. Е. ВАСИЛЬЕВА, В. И. ПРУСАКОВ, Э. А. МОРИНА и Н. А. НОВИКОВ.

Активную поддержку этому начинанию оказал комитет комсомола. В помощь совету ветеранов комсомольцы избрали инициативную группу под руководством Н. ГУРЬЯНОВОЙ.

должал службу в ВВС, занимая подготовку летных кадров для боевых частей с большой общественной работой. Товарищи оказывают ему большое доверие, выдвигая кандидатом в депутаты районного Совета. С 1946 по 1950 год Дмитрий Александрович — депутат.

В 1955 году командир авиаэскадрильи майор Д. Помелов был демобилизован. 15 трудовых лет отдал он небу и растается с ним было не так-то просто. Дмитрий Александрович становится диспетчером подхода службы движения Челябинского аэропорта и вот уже 12 лет принимает самолеты. И здесь Дмитрий Александрович остался верен своему правилу работать отлично. К боевой награде прибавилась мирная: медаль «За трудовое отличие».

Ровесник Октября... Недавно Дмитрий Александрович отметил свое пятидесятилетие. А сейчас коммунист Дмитрий Александрович Помелов готовится встретить пятидесятилетие Советской власти, которая вызвала деревенского паренька на широкую дорогу жизни.

Н. КИСЛИЦЫН.

Сначала летает вторым пилотом на ИЛ-18, а осенью 1963 года садится за командирский штурвал лайнера.

Навыки, приобретенные в инструкторской работе, пригодились Н. В. Хатынскому и в Челябинске. Он назначается общественным инструктором подразделения и с четкостью справляется с этим трудным партийным заданием.

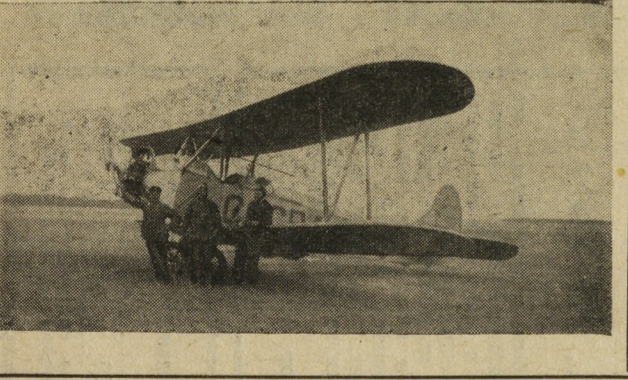
Он вводит в строй командирами самолетов ИЛ-18 пилотов Л. Лузина, Э. Шиблева, В. Дорофеева, Л. Комиссаренко и других...

Четвертый год летает Николай Васильевич на ИЛ-18. Восемь тысяч часов он провел в воздухе, ему первому из командиров Челябинского подразделения заслуженно присвоили звание летчика первого класса, он награжден знаком «Отличник Аэрофлота».

За освоение новой техники, за общественную инструкторскую работу, за организационную и плодотворную деятельность совета командиров и за безаварийную работу в годы семилетки Н. В. Хатынский удостоен высшей награды Родины — ордена Ленина. Это заслуженная награда, верная оценка труда человека, призвание которого — авиация.

А. КРУШИНСКИЙ.

На снимке: Н. В. Хатынский. Снимок автора.



ЕГО ПРИЗВАНИЕ

Приходилось работать и радистом, и мотористом, и принимать самолеты на аэродром.

Постоянная связь с летчиками пробудила робкую мечту о самостоятельном полете. Поступить в летное училище сразу не удалось. Принимали туда только со средним образованием.

Пришлось садиться за парту в школе рабочей молодежи. И только в 1952 году принимают И. Хатынского в Краснокутское училище летчиков ГВФ.

Попадали напряженные дни учебы, тренировок. Все учить, во всем разбираться стремился Николай. Преподаватели и инструкторы всегда удивлялись, откуда берется столько терпения, энергии и силы у этого курсанта. Эти качества, и ре-

шил последующую участь Н. Хатынского — его оставляют в училище работать инструктором.

За четыре года обучения курсантов летному мастерству Николай Васильевич по-настоящему узнал всю сложность и ответственность каждого полета. Он крепко усвоил: каждый полет — экзамен летчика на мастерство, находчивость, точное соблюдение правил аэродинамики, и многое другое. И до настоящего времени верен этому закону.

Таких же традиций придерживаются и его ученики: командир самолета Ту-104 Виктор Апрышко

из Хабаровского авиаподразделения, командир АН-10 Владимир Бабин из Тюмени, командир ИЛ-14 Юрий Ханков, бороздящий просторы пятого океана на Сахалине, и другие.

В конце 1958 года Н. В. Хатынский переходит на работу командиром самолета Ли-2 в Челябинское подразделение. Труды, оленей, лошадей, рыб возит на севере Тюменской области. Организовал работу так, что экипаж в подразделении стал передовым, а в 1961 году заслужил почетное звание экипажа коммунистического труда. Большое доверие оказал Николай Васильевичу и коммунисты — его избрали секретарем первичной организации летного коллектива.

Н. В. Хатынский сам учится и учит других. Он заканчивает школу высшей летной подготовки.



Сначала летает вторым пилотом на ИЛ-18, а осенью 1963 года садится за командирский штурвал лайнера.

КОГДА человек достигает совершенства в своем деле, его называют мастером. Это очень емкое слово. В глубокой древности оно было равнозначно понятию «учитель». Поэтому, когда от командира Челябинского подразделения И. М. Осипова пришлось услышать: «Хатынский — мастер своего дела», я невольно заинтересовался Николаем Васильевичем. Хотелось поближе узнать об этом человеке, узнать мнение о нем его товарищей, подчиненных, выискнуть в суге становления, роста летчика.

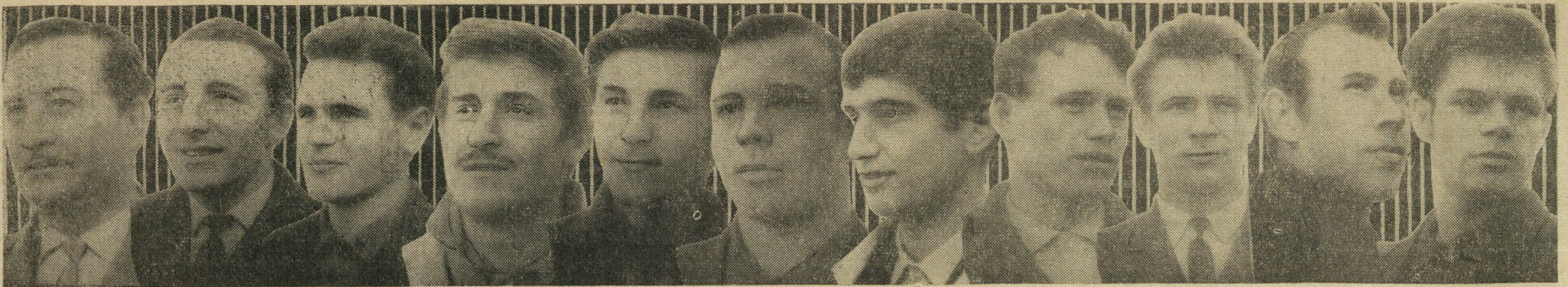
В Чите, на аэродроме, у Василия Хатынского работала родственник. К нему-то иногда и посылал хабароб на отдых из глубокой деревушки. Моревки Карпинского района своего сына Николая.

Провожая расцепленным взлетом самолеты, без интереса слушаю гул моторов, 13—15-летний Николай не чувствовал никакого пристрастия к летательным аппаратам. Он с детства, как и отец, хотел посвящать себя сельскому хозяйству.

После семи классов Николай Хатынский поступает в Бердский техникум электромеханизации. Здесь он учится всего один год — техникум переводят в один из городов Европейской части нашей страны.

Летом, находясь проездом в Новосибирске, на Красном проспекте Николай случайно прочитал объявление, в котором говорилось о приеме в школу авиационных радистов.

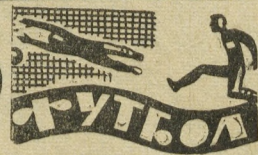
Долго не раздумывая, он подал заявление, успешно сдает вступительные экзамены, становится курсантом.



РЕКУ массового движения физкультурники ко в питают ручейки, берущие свое начало в самых маленьких ячейках спортивной жизни подразделений. Там открываются таланты, там начинают свое восхождение на пьедесталы почета разрядники и мастера.

Настоящим смотром спортивных сил является ежегодно проводимые спартакиады УрУ ГА. Застрельщиком в этом деле должна быть молодежь, комсомольцы. Учитывая приказ министра № 258, нужно стремиться как можно ши-

Экзамен на мастерство



ре привлекать к занятиям по физической подготовке летно-подъемный состав.

Отсутствие четкой системы руководства спортивной работой в подразделениях со стороны инструктора по физической культуре управления М. М. Горюковой привело к тому, что у нас крайне слабо идет рост спорт-

сменов - разрядников. Прошло более пяти месяцев нынешнего года, а инструктор Горюкова ни разу не была еще в Пермском, Магнитогорском, Ижевском, Кировском подразделениях.

Нет должного контроля за развитием физической культуры и со стороны помощника начальника политот-

дела по комсомолу Н. Н. Петрова.

Отсюда и результаты. Взять хотя бы проводимые в Челябинске соревнования по футболу.

Всего лишь за день до состязаний с большим трудом разыскали для игр футбольное поле. Встречи, вопреки всем спортивным правилам, провели в три

дня. Без предварительных тренировок спортсменам пришлось играть каждый день, в холодную, дождливую погоду, и это привело к отдельным случаям травматизма.

Несмотря на эти неурядицы, футбольные матчи еще раз показали, что и в трудных условиях наши спортсмены могут показать классность, возросшее мастерство. Лучшим нападаю-

щим признан свердловчанин Громов, защитником — кировчанин Гредин, вратарем — свердловчанин Тимошенко. Определены кандидаты в сборную. Это В. Бабанов, М. Гучков, В. Назаров, В. Громов, А. Розин, П. Тимошенко (Свердловск), А. Сакриданов, Ю. Бронников, В. Гредин (Киров), Ю. Карпов, А. Осипников, Туркин, В. Фролов (Челябинск), В. Максименко, В. Паньков, Н. Базюк, Б. Фетисов (Пермь), В. Баранов и Г. Баркин (Курган). Прошедшие соревнования явились своеобразным смотром перед спартакиадой Аэрофлота.

Новости

Лидеров — двое

Среди авиаторов Ивдельского аэропорта 2-го Свердловского подразделения большой популярностью пользуется игра в шахматы.

Месяц назад был дан старт традиционному шахматному турниру среди работников аэропорта.

Скоро определится чемпион. А пока, за 2 тура до окончания соревнований, пальму первенства делят двое — авиатехник Ю. И. Баскаков и шофер А. В. Турьев.



ТОЧНЫЙ БРОСОК.



Чемпионами управления по футболу стали спортсмены 1-го Свердловского подразделения В. Бабанов, П. Тимошенко, Н. Евсеенко, А. Тюрин, В. Назаров, А. Розин, М. Гучков, В. Громов, О. Шандро, А. Кочкин, Ю. Жандиров, И. Бельских, Н. Амунс. На снимке: чемпионы во главе с тренером В. С. Сметанкиным.

На нижнем снимке: момент игры между командами Свердловск—Пермь.

Куда пойти учиться

ДОРОГИЕ ВЫПУСКНИКИ СРЕДНИХ ШКОЛ!

Прежде чем рассказать о Рижском институте инженеров ГА, мы поздравляем с успешным окончанием школы.

Многим уральцам наш институт стал родным. Так, например, у нас сейчас успешно учатся поступившие в прошлые годы Анатолий Баженов, Юрий Бекренев, Евгений Дудин, Александр Нестеров и многие другие.

В этом году институту исполнилось 48 лет. Институт имеет пять факультетов:

МЕХАНИЧЕСКИЙ ФАКУЛЬТЕТ, который готовит инженеров-механиков по эксплуатации самолетов и двигателей;

ЭЛЕКТРОТЕХНИЧЕСКИЙ факультет, где готовятся инженеры-электрики

по технической эксплуатации авиационных приборов и электрооборудования самолетов;

РАДИОТЕХНИЧЕСКИЙ ФАКУЛЬТЕТ, выпускающий инженеров - радистов по технической эксплуатации авиационного радиооборудования;

ФАКУЛЬТЕТ АВТОМАТИКИ И ВЫЧИСЛИТЕЛЬНОЙ ТЕХНИКИ, который готовит инженеров-электриков по математическим и счетно-решающим приборам и устройствам;

ИНЖЕНЕРНО-ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ФАКУЛЬТЕТ, где получают подготовку будущие экономисты предприятий гражданской авиации.

На практику студенты выезжают во все аэропорты Советского Союза.

Преддипломная практика и

распределение специалистов на работу после окончания института проводится с учетом тех мест, где проводится набор студентов в институт. Все учащиеся обеспечиваются форменной одеждой. Оплачивают они только 25 процентов ее стоимости, в рассрочку на два-три года. Во время учебы студенты получают стипендию в размере 35 рублей, а на 5 курсе — 40 рублей. Институт обеспечивает студентов общежитием. Срок обучения на механическом, электротехническом и радиотехническом факультетах — 5 лет и 6 месяцев, на остальных — 5 лет.

На время зимних каникул студенты улетают домой на самолетах по билетам стоимостью 50 процентов.

Прием студентов произ-

водится в городе Свердловске по общим правилам. Здесь поступающие проходят медицинскую комиссию и сдают экзамены. В институт принимаются граждане СССР мужского пола в возрасте до 35 лет. Преимущественным правом при зачислении в институт пользуются лица, имеющие стаж работы не менее двух лет. Поступающие сдают вступительные экзамены с первого по двадцатое августа по следующим дисциплинам:

- а) математика (письменно и устно),
- б) физика (устно),
- и по непрофилирующим дисциплинам:
- в) химия (устно),
- г) русский язык и литература (письменно).

К заявлению на имя ректора прилагается:

- а) аттестат зрелости (в подлиннике),
- б) характеристика,
- в) автобиография,
- г) медицинская справка (форма № 286),
- д) 6 фотокарточек (снимки без головного убора размером 3×4 см.).

Паспорт, военный билет или приписное свидетельство предъявляются лично. Желающие получить консультацию по вопросам поступления в Рижский институт инженеров ГА могут встретиться с представителем института в городе Свердловске.

Адрес для справки и заявлений: Свердловск-20, Уктусский аэропорт, отдел кадров.

На снимках (сверху вниз): студенты института на практике; в одной из комнат общежития.



Дежурный по встрече... медведь

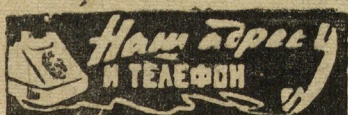
Работники Североуральского аэропорта 2-го Свердловского подразделения не раз обращали внимание на подозрительные следы у летного поля. В марте на снегу их было видно особенно отчетливо. Сомнений не оставалось — в гости пожаловали медведи.

Многие пытались выследить косопалых, но шли месяцы, а незваные гости оставались безнаказанными.

Наконец, было установлено, что медведи появляются вблизи аэропорта примерно в одно и то же время, около шести часов вечера.

На днях охотники Североуральска получили награду за долготерпение: выследили и убили одного из пришельцев. Второму медведю удалось обмануть преследователей и сбежать.

В. КАРАБУТ, оператор Североуральского аэропорта.



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

Редактор Р. ЛАПИКОВ.

НС 32420 Заказ № 3604

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