



Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

# Авиатор УРАЛА

ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ  
И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

№ 39 (1685).

СРЕДА,

16

ОКТЯБРЯ

1968 г.

Год издания

XXVI

Сегодня

В НОМЕРЕ:

- Летчики на экзаменах
- За барьером звука
- На передовой
- Слово и дело
- На помощь другу

## Авиаторы за учебой

На днях состоялось первое организационное занятие вечернего университета марксизма - ленинизма 1-го Свердловского предприятия.

На трех факультетах университета — общем, международных отношений, философском — слушатели будут изучать историю КПСС, основы научного коммунизма, политэкономии под руководством преподавателей вузов города.

В заключение первого занятия лектор горкома КПСС А. А. Наколюшкин ознакомил слушателей с текущим международным положением, а для коммунистов летного подразделения, самостоятельно изучающих основы научного коммунизма, заместитель заведующего кафедрой философских наук А. П. Кирсанов прочитал лекцию на тему «Современная эпоха и мировой революционный процесс. Превращение социализма в решающий фактор мирового развития».

**П**ОСТУПЛЕНИЕ новой авиационной техники и рост объемов перевозок требует дальнейшего повышения квалификации летного состава, осуществления целого ряда мероприятий в этом направлении. Именно поэтому Министерством гражданской авиации принято решение о проведении в 1968—1970 годах переосвидетельствования всего летного состава.

Работа эта началась. В комиссию под председательством начальника управления входит большая группа авиационных специалистов из всех отделов. Ей дано право определять уровень теоретической и практической подготовки летного состава, степень деловых и мо-

## Экзамен на мастерство

ральных качеств каждого пилота, штурмана, бортрадиста, бортмеханика.

Что показало первое заседание комиссии переосвидетельствования? Прежде всего, из бесед с пилотами выяснилось, что некоторые из них даже не могут назвать истинную цель переосвидетельствования и я, это говорит о недостаточной разъяснительной работе, которую обязаны были провести командиры летных подразделений. Часть пилотов отнеслась к учебе как к обычному очередному учебному сбору, занимались без особого прилежания. Результат

не замедлил сказаться. Неудовлетворительные оценки получили второй пилот Магнитогорского предприятия В. А. Жернаков, командир самолета из Челябинска Н. М. Борисов, вторые пилоты из Уктусского предприятия Г. Г. Чудинов и К. К. Потапов. Более того, командир самолета Кировского предприятия Л. В. Минчаков «срезался» по двум дисциплинам и не сумел подтвердить присвоенный ему класс, сейчас он переведен во вторые пилоты.

Комиссия вынуждена объявить с 15 по 20 октября дни подготовки и передачи зачетов на МКК для пилотов, получивших неудовлетворительные оценки. Естественно, что о переходе этих товарищей в следующий класс не может быть и речи, так как по существующему положению допуск к сдаче на очередной класс может быть разрешен только через шесть месяцев.

Хорошее впечатление оставили ответы пилотов Б. М. Митрейкина из Кургана, Г. Ф. Маркова из Челябинского предприятия, пермяков Н. И. Калинина, В. Б. Заостровского. Комиссия также приняла решение ходатайствовать перед ВКК о присвоении второго класса командиру самолета А. Ф.

Белько из Уктусского предприятия.

Результаты переосвидетельствования первой группы далеко не блестящие и должны насторожить командиров подразделений и летчиков. Причина низких знаний коренится в том, что в подразделениях нет хорошей организации повседневной учебы и тренировок. Время позволяет устранить этот пробел.

В Кировском предприятии, например, практикуют закрытие аэропортов местных воздушных линий после вылета последнего самолета, не дожидаясь его прибытия в пункт назначения. Что это значит? Истина проста, экипаж лишается возможности вернуться на аэродром вылета (он уже закрыт, связь выключена, все работники отпущены домой), в случае плохих метеорологических условий в аэропорту прилета.

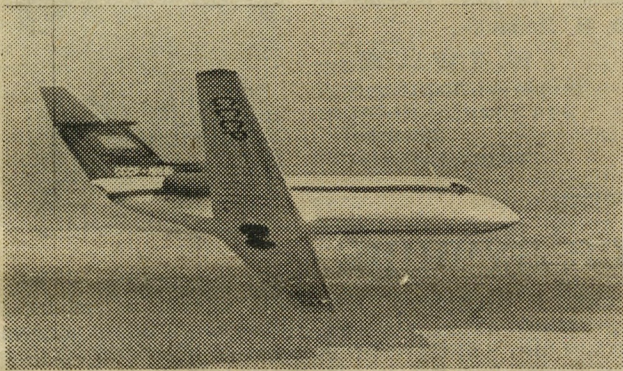
Многие вторые пилоты, имеющие не одну тысячу часов налета, высказали претензии, что нередко командиры летных коллективов длительное время не дают им возможности тренироваться с левого сиденья и ночью. Все это снижает уровень подготовки экипажей, сдерживает повышение в классе. Такое положение больше всего наблюдается в летных коллективах,

ведущих авиационно-химические работы.

Стоит подумать и над тем, почему у летчиков Ижевского предприятия нет стремления повысить свою квалификацию. На вопрос комиссии о перспективах получения второго класса, летчики прямо заявили, что в условиях Ижевска это исключено. В чем же дело? Нет ночных тренировок и не предвидится. Потому что предприятие не имеет на местных воздушных линиях ни одного аэропорта, работающего в ночное время.

Одной из задач переосвидетельствования является планирование и осуществление мероприятий, способствующих непрерывному росту мастерства, квалификации летного состава. Учитывая выявленные недостатки, командиры подразделения должны принять меры к их устранению и создать такие условия, при которых уральские авиаторы могли бы по-настоящему совершенствовать летное мастерство.

**В. КИЗИКОВ,**  
председатель теркома авиарботников, член комиссии по переосвидетельствованию летного состава.



## По следам наших выступлений

В материале рейдовой бригады печати «Не по Сенке шапка» наша газета № 30 рассказала о недостатках наглядной агитации в Ижевском авиапредприятии.

Как сообщил редакции заместитель командира предприятия по политчасти Ю. И. Гундарев, в настоящее время в Ижевском аэропорту созданы комиссии по подготовке достойной встречи 50-летия ВЛКСМ и 51-й годовщины Октября.

В своих планах комиссии, в частности, предусмотрели обновление наглядной агитации на территории аэропорта. В настоящее время решается вопрос обновления главного стенда, посвященного дружбе народов.

## Обязательства выполнены

**У**ДАРНЫЙ труд, ударные темпы, ударные бригады — эти понятия прочно вошли в повседневную жизнь комсомольцев. Накануне юбилея молодежь рапортует о своих успехах. У молодых авиаторов Магнитогорска слова не расходятся с делом. 47 комсомольцев выполнили личные обязательства, взятые в честь 50-летия ВЛКСМ. В летном коллективе пять экипажей борются за право называться имени 50-летия комсомола, работают без предпосылок к летным происшествиям.

Неплохо потрудились наши «химики», где командирами самолетов Анатолий Михалев, Евгений Орлов, Владимир Петров.

Молодежь аэропорта

провела несколько воскресников по благоустройству территории, 19 октября молодые авиаторы проведут еще один воскресник, заработанные деньги пойдут в фонд Вьетнама. Ребята будут работать на ударной комсомольской стройке — стане «2500».

Комсомольцам-авиаторам нашего подразделения, хотя оно сравнительно молодо, не нужно искать ветеранов, они работают вместе с нами. Мы встретились с нашим ветераном, начавшим свой трудовой путь в легендарной Магнитке, Героем Советского Союза Л. В. Демой. **Г. СЫСОЛЯТИН.**

Репортаж с борта ракетноносца читайте на 3 стр.

На внутренние авиационные линии страны выходит новый реактивный самолет ЯК-40. Эта комфортабельная машина призвана заменить ЛИ-2, ИЛ-12 и АН-2. ЯК-40 рассчитан на перевозку от 24 до 40 пассажиров.

В октябре этого года самолет будет участвовать на Международном авиационном салоне, в Японии.

На снимке: ЯК-40 в воздухе.

Снимок С. Преображенского. Фотохроника ТАСС.

## ЛУЧШИЕ ПО ПРОФЕССИИ

В авиационно-технической базе 1-го Свердловского предприятия недавно стали известны имена тех, кто претендовал на звание победителя в конкурсе «Лучший по профессии», проводимом в честь 50-летия ВЛКСМ. Жюри оценивало работу молодых специалистов по трем критериям: производственные дела, теоретические знания, умение применять их на практике и участие в рационализаторской работе. Каждому участнику кон-

курса было дано задание проанализировать один из дефектов, встречающихся в процессе эксплуатации самолетов, и найти методы его устранения. Жюри, в которое вошли главный инженер АТБ Ю. Солодков, начальник цеха П. Бугайчук, старший инженер ЭСОС В. Сафонов и члены бюро комсомола А. Ивашина и А. Кадкин, присудило первое место авиатехнику по приборам Юрию Власову. Награда победителю — бесплатная путевка в между-

народный туристический лагерь.

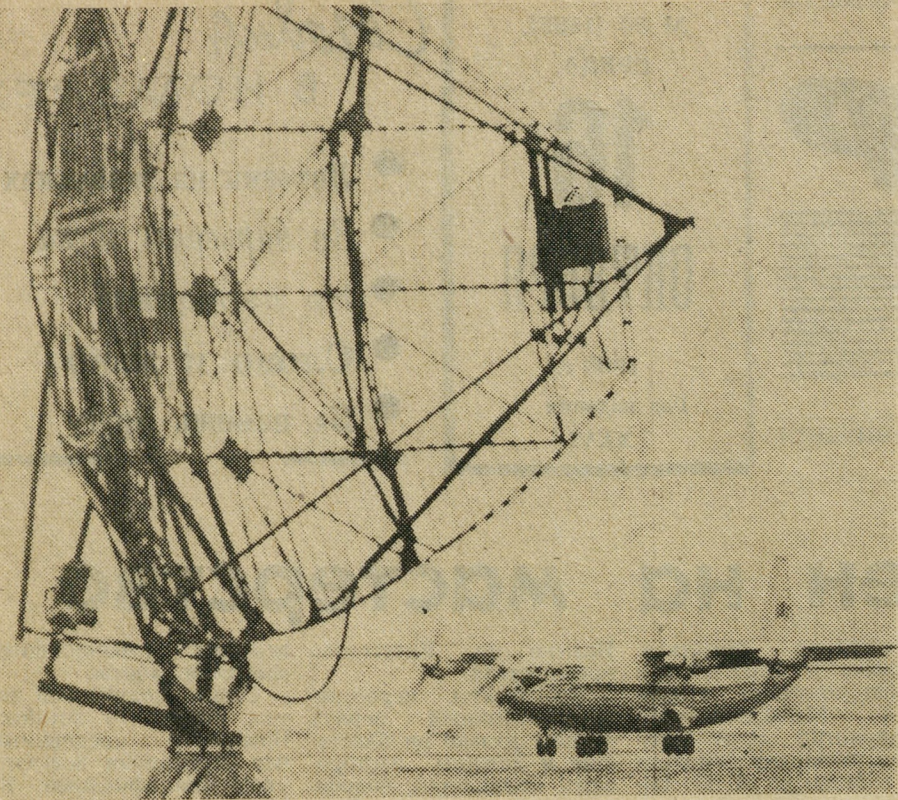
В число лучших специалистов вошли авиатехники Небольсин, Чванов, Шмелев.

Конкурс помог лучшему усвоению знаний по материальной части самолетов и их эксплуатации, привил вкус к рационализации.

**Ю. АБАКУМОВ,**  
секретарь комсомольской организации предприятия.



# Партийная жизнь ИЗУЧАЯ НАСЛЕДИЕ ИЛЬИЧА



День и ночь несут свою бес-  
сменную вахту неба неутомимые  
локаторы.

Невидимые радионити связыва-  
ют их с десятками экипажей воз-  
душных лайнеров.

Ленинским университетом милли-  
онов называют учебу коммунистов  
и комсомольцев в кружках полити-  
ческого просвещения. В минувшем  
году в них занималось в предприя-  
тиях управления более 2300 авиа-  
работников. Это красноречиво го-  
ворит о том, какое значение придают  
партийные организации идеологиче-  
ской работе и пропаганде учения  
марксизма-ленинизма.

Начавшийся учебный год в систе-  
ме партийного просвещения особен-  
ный. Он будет проходить в обстанов-  
ке всенародной подготовки к 100-ле-  
тию со дня рождения В. И. Ленина.

Организовано начали занятия в  
предприятиях Пермского, Курганско-  
го, Челябинского и Свердловского  
предприятий. Хорошо подготовились  
к ним пропагандисты И. Кожа,  
А. Баклушин, А. Лавриненко из  
Пермского предприятия, А. Ковеш-  
ников, Г. Соколов из Кургана, А. Ог-  
данский и Д. Трофимов из Кольцово,  
И. Бурцев из Челябинского предприя-  
тия. Во многих кружках темой пер-  
вых занятий послужило изучение по-  
становления ЦК КПСС о подготовке  
к 100-летию со дня рождения  
В. И. Ленина.

Начало учебного года в то же  
время показало, что не все секрета-

ри партийных организаций отнеслись  
серьезно к подготовке и проведению  
первых занятий в сети партийного  
просвещения. Так, в парторганизации  
отдела перевозок Челябинского аэро-  
порта занятия были сорваны, в шко-  
ле основ марксизма-ленинизма, где  
пропагандистом С. Федосеев, присут-  
ствовала только четвертая часть слу-  
шателей. Во втором Свердловском  
предприятии к учебе приступила од-  
на лишь группа летного подразделе-  
ния, которой руководит Г. Слышкин,  
в остальных группах занятия пере-  
несены по необоснованным причи-  
нам.

Вскрылось и другое — неподго-  
товленность некоторых пропаган-  
дистов. Начало учебного года в шко-  
ле основ марксизма-ленинизма в ав-  
тобазе Кольцовского аэропорта ос-  
тавляет желать лучшего. Пропаган-  
дист Ананьев свел занятие к чтке  
постановления ЦК КПСС о подготов-  
ке к 100-летию со дня рождения  
В. И. Ленина. А тема интересна, и  
ее можно было очень хорошо подать  
слушателям.

Поэтому партийным организациям  
стоит обсудить результаты первых  
занятий и предпринять конкретные  
шаги, так как от этого будет зави-  
сеть успешная учеба в сети партий-  
ного просвещения в течение всего  
года.

**Б. НАЗАРЕНКО,**  
инструктор политотдела.

**НА ОТЧЕТНО-ВЫ-**  
**БОРНОМ** партий-  
ном собрании лет-  
ного коллектива 2-го  
Свердловского предприя-  
тия коммунисты обсу-  
ждали насущные проблемы  
дня.

Командир летного кол-  
лектива В. Н. Рошин под-  
черкнул, например, в  
своем выступлении, что,  
несмотря на проделанную  
работу по выполнению  
плана и укреплению тру-  
довой дисциплины, в под-  
разделении имели место  
нарушения летной дис-  
циплины.

Эти факты говорят о  
слабой работе с экипажа-  
ми командиров среднего  
звена, особенно коман-  
диров звеньев. Команди-  
ры самолетов с их по-  
мощью должны быть ини-  
циаторами четкого выпол-  
нения наставления по  
руководству полетами и  
других руководящих до-  
кументов. Серьезней надо  
заниматься политическим  
образованием пилотов. К  
этому вдвойне обязывает  
нас подготовка к 100-ле-

тию со дня рождения  
В. И. Ленина.

В прениях по докладу  
секретаря партбюро Д. М.  
Лунина приняли участие  
командир летного кол-  
лектива Е. З. Степин, ко-  
мандиры самолета Ю. И.  
Корневский и Б. П.  
Дроздов, командир вер-  
толета Н. С. Ивакин и  
другие.

Недавно в Курганском  
предприятии состоялось  
торжественное комсомоль-  
ское собрание по итогам  
социалистического сорев-  
нования в честь 50-летия  
ВЛКСМ.

На собрании присутст-  
вовали почетные гости —  
комсомольцы 20—40-го-  
дов: второй пилот само-  
лета АН-2 Н. И. Усов,  
начальник АТБ Я. П. Егор-  
ров, инспектор отдела  
кадров Т. Г. Горбунова и  
другие. Среди приглашен-

Избран новый состав  
партбюро.

В решении собрания, в  
частности, записано:  
«считать своей ближай-  
шей задачей мобилизацию  
коммунистов подразделе-  
ния на успешное выпол-  
нение производственного  
плана 1968 года без лет-  
ных происшествий и пред-  
посылок к ним.

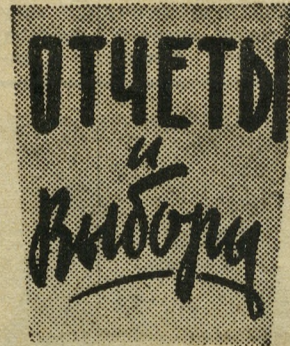
## ОТЧИТЫВАЮТСЯ ЛУЧШИЕ

ных были работники рай-  
кома и горкома партии,  
инструктор ЦК ВЛКСМ  
Т. Кунчурова, секретарь  
комитета ВЛКСМ Ижев-  
ского предприятия  
М. Френкель, первый  
секретарь Октябрьского  
райкома ВЛКСМ города  
Кургана В. Глебов.

В торжественной обста-  
новке комсомольцы  
доложили о проделанной

Всем коммунистам лет-  
ного подразделения воз-  
главить соревнование по  
достойной встрече 100-  
летия со дня рождения  
В. И. Ленина».

**Ю. ТАРАСОВ,**  
секретарь партбюро  
2-го Свердловского  
летного  
подразделения.



На собрании были при-  
няты клятвы на верность  
Коммунистической партии  
и новые повышенные обя-  
зательства в честь 100-  
летия со дня рождения  
основателя Советского  
государства и Коммуни-  
стической партии В. И.  
Ленина.

**Н. ЗОТКИН,**  
секретарь комитета  
комсомола.

## Почетные звания

10 октября в Кремле  
большой группе пило-  
тов гражданской авиа-  
ции СССР были вруче-  
ны нагрудные знаки  
«Заслуженный пилот  
СССР» и «Заслуженный  
штурман СССР».

В числе награжден-  
ных нагрудным знаком  
«Заслуженный пилот  
СССР» — командир под-  
разделения Полярного  
управления гражданской  
авиации, Герой Совет-  
ского Союза В. А. Бо-  
рисов, старший пилот  
инспектор Министерт-  
ва гражданской авиа-  
ции Т. С. Гаспарян,  
летчик-испытатель Г. П.



Дробышевский, началь-  
ник Восточно-Сибирско-  
го управления И. Г.  
Земляной, старший пи-  
лот-инспектор Москов-  
ского транспортного уп-  
равления Н. Н. Масло-  
ков, начальник Улья-  
новской школы высшей  
летной подготовки  
А. И. Охонский, коман-  
дир корабля ТУ-104  
Грузинского управления  
П. А. Савельев, коман-  
дир подразделения  
Приволжского управле-  
ния Ф. Ш. Утяшев  
и другие.

В числе удостоенных  
званием «Заслуженный  
штурман СССР» —  
штурман корабля ИЛ-18  
А. Г. Дубовицкий,  
старший штурман-инст-  
руктор Полярного управ-  
ления Д. Н. Морозов,  
старший штурман Даль-  
невосточного управле-  
ния К. Я. Сухаревский,  
флаг-штурман Якутско-  
го управления Г. О.  
Ширинян и другие.  
(ТАСС).

# ЗНАНИЯ ПЛЮС ВЫУЧКА



Практика подсказывает,  
что большинство предпо-  
сылок к летным происше-  
ствиям по вине работни-  
ков службы движения  
приходится на первый и  
четвертый кварталы го-  
да. А это значит, что как  
бы ни хорошо диспетчеры  
знали свое дело, не лиш-  
нее будет еще раз более  
самокритично посмотреть  
на свою работу, провер-  
ить свои знания. Всегда  
найдется пробел, что ты  
упустил, что следует по-  
вторить, восполнить. На-  
сколько качественно под-  
готавливаются работники служ-  
бы движения к управле-

нию полетами в осенне-  
зимних условиях, в значи-  
тельной степени зависит  
безопасность полетов в  
наших аэропортах.

Главный показатель на-  
шей работы зиждется на  
дисциплине и организован-  
ности. Думаю, этого как  
раз не было 27 декабря  
1967 года в смене руково-  
дителя полетов аэропорта  
Кольцово А. Огданского.  
Отпустив одновременно на  
обед диспетчера и опера-  
тора КДП, не разобрав-  
шись в обстановке, он  
дал команду экипажу са-  
молета о прекращении  
начавшегося взлета.

Тщательный анализ  
работы, максимум внима-  
ния при управлении воз-  
душным движением, ни-  
когда и ни на одну секун-  
ду не забывать спросить  
себя, все ли ты сделал для  
обеспечения безопасности  
полета данного самолета,  
поможет избежать оши-  
бок. Конечно, никакими  
инструкциями, наставле-  
ниями невозможно устано-  
вить рецепт на все случаи  
жизни. Управление воз-  
душным движением тре-  
бует от каждого диспет-  
чера оперативности и

деловой инициативы.

Воздушная и метеоро-  
логическая обстановка в  
осенне-зимний период,  
как правило, усложняется  
в процессе управления по-  
летами. Благодушие и  
беспечности в нашей ра-  
боте не должно быть ме-  
ста. Полагаться на авось,  
на то, куда кривая вывед-  
ет, — плохое правило. В  
прошлую зимнюю навига-  
цию в аэропорту местных  
воздушных линий Перми  
произошел довольно-таки  
неприятный случай. Не-  
расторопность, неправиль-  
ная оценка сложившейся  
метеорологической обста-  
новки заместителем на-  
чальника аэропорта В. Ра-  
зиным привели к тому,  
что было дано разрешение  
на посадку трех самолё-  
тов АН-2 при погоде ни-  
же минимума.

В диспетчерской рабо-  
те ценится умение в лю-  
бое время быть готовым  
активно управлять воз-  
душным движением. Та-  
кого диспетчера не ожи-  
данности не застанут  
врасплох, и он обязатель-  
но найдет благополучный  
выход из положения. На-  
пример, 14 июня, когда

дежурила смена старшего  
диспетчера Курганского  
аэропорта В. Омурова, от-  
казали в работе радиотех-  
нические средства, на 42  
минуты в аэропорту была  
отключена электроэнергия.  
На подходе к Кургану  
находилось несколько  
самолетов. В создавшихся  
условиях В. Омуров ис-  
пользовал радиостанцию,  
установленную на само-  
лете, который находился  
на стоянке.

Такого мастерства мож-  
но достигнуть, если дис-  
петчер хорошо подготов-  
лен, систематически ра-  
ботает над повышением сво-  
их профессиональных зна-  
ний, добивается точного  
выполнения требований,  
наставления по производ-  
ству полетов и их метео-  
обеспечению, инструкций,  
постоянно оттачивает тех-  
нологии работы.

Одним из путей овладе-  
ния искусством управле-  
ния воздушным движени-  
ем становится обмен опы-  
том работы. Во время под-  
готовки к зимней навига-  
ции нужно более широко  
пропагандировать передо-  
вой опыт работников служ-  
бы движения, чтобы все

ценное становилось досто-  
янием всего коллектива.  
Знаешь сам — сделай  
так, чтобы это умел и  
твой товарищ.

В отличие от прежних  
лет в предстоящую осен-  
не-зимнюю навигацию бу-  
дут производиться полеты  
самолетов с использовани-  
ем устройств автоматиче-  
ской посадки. В связи с  
этим на состоявшейся в  
сентябре научно-техни-  
ческой конференции ру-  
ководящих работников  
управления министр гра-  
жданской авиации Е. Ло-  
гинов поставил перед ра-  
ботниками службы дви-  
жения задачу: обеспечить  
точный вывод самолетов,  
заходящих на посадку с  
применением курсо-глис-  
садной системы посадки,  
к четвертому развороту и  
усилить за ними фото-  
контроль.

Осень шагает по ураль-  
ской земле. Нельзя терять  
ни минуты драгоценного  
времени в подготовке к  
зимней навигации и про-  
вести ее без предпосылок  
к летным происшествиям.

**Н. КУДРЯШОВ,**  
начальник службы  
движения управления.

# «ЛИЧНОЕ ДЕЛО»



**СЛУЧИЛАСЬ** необычайная случайность — увидели двух людей сразу. Один сказал: — Думаю, вы обратились не по адресу — в нашем предприятии достаточно таких товарищей, которые в большей степени соответствуют ленинской теме. Тут, полагаю, требуется человек боевого или трудового подвига, а я, — и он развел руками.

— Но за вашими плечами — жизнь.

— Если нужна биография, то полистайте мое личное дело.

Другой, на ходу натягивая пальто, говорил: — Рад побеседовать, но через пять минут улетаю. Извините, дела.

— Вот их дела, — сказали в отделе кадров, и на стол легли рядом две совсем одинаковые папки.

Как братья, — и одного размера, и в одинаковых обложках-одеждах, они походили бы на близнецов, если бы одна не была пообъемней другой.

«Личное дело».

**«Я, Федор Иванович Жилиев, родился в 1908 году...»**

Должно быть, как и все в деревнях, трудовую жизнь начал очень рано и, вероятно, познав с малых лет, навсегда запомнил вкус крестьянского, пополам с мякиной и потом, хлеба; в двадцатых годах костлявая рука го-

лода сжимала горло не только рабочих промышленных центров, она дотянулась и до деревень.

«...В 1928 году приехал в Москву, устроился рабочим на фабрику, а в 1931 вступил в комсомол...»

Промышленность страны нуждалась в молодых и надежных руках — партия брала курс на социалистическую индустриализацию.

«...и до 1933 года служил в ВВС...»

Рекой, могучей и полноводной, текли годы первых пятилеток, озаренные подвигами Стаханова и Изотова, Виноградовой и Ангиной, — и в их фарватере, захваченные пафосом труда, шли миллионы.

«...а после демобилизации поступил в ГВФ...»

Стремительно набирала высоту и скорость советская авиация, и, с восторгом следя за дальними перелетами Чкалова, молодёжь закинулась мечтой о небе.

Сдав экстерном экзамен на младшего техника, он поступил на работу в Московский аэропорт, а вскоре уже летал на международных воздушных линиях. Мечта детства, которой он верен и до сего дня, стала реальностью, и было это убедительней машины Уэллса: от патриархального плуга (давно ли!) — к штурвалу современного воздушного корабля, из века минувшего — в век настоящий.

«...В 1938 году вступил в партию...»

А на Запале доживала последние дни Испанская Республика, отборные дивизии Гитлера толпились у ворот Польши. На Во-

стоке японский империализм готовил удар на озере Хасан и Халхин-голе — война стучалась во все двери.

«...С 1941 по 1946 год служил на Дальнем Востоке, а демобилизовавшись из ВВС, поступил бортмехаником на ЛИ-2 в Уральское управление ГВФ. Сейчас работаю инженером ОМТС второго Свердловского предприятия...»

60 лет жизни, 30 лет в партии и 20 с лишним лет работы в одном предприятии.

А вот и характеристика за эти годы:

«...Товарищ Жилиев работает в предприятии Уральского управления гражданской авиации с апреля 1946 года. Материальную часть самолета и мотора знает отлично. Принимает активное участие в обслуживании материальной части. Борется за минимальный простой материальной части на обслуживании. Не имеет ни одного случая задержек, срывов рейсов.

Имеет благодарности, премии, неоднократно занесен на Доску почета.»

Есть в личном деле Жилиева графа для записи поощрений, которая напоминает чем-то дорожку, четкую и прямую, как стрела, и только этой, главной, ленинской дорожкой, может и должен идти коммунист:

«...1947 год — за отличные показатели в работе объявлена благодарность.

1948 год — объявлена благодарность.

1949 год — за перевыполнение полугодового плана занесен на Доску почета.

1950 год — занесен на

Доску почета.

1961 год — за отличные показатели в работе объявлена благодарность.

1968 год — объявлена благодарность.»

\*\*\*

«Личное дело»... «...Я, Василий Иванович Еремкин, родился в Свердловске в 1937 году...»

В тот год, когда в партию принимали Федора Ивановича Жилиева, Вася еще и не думал «ходить пешком под стол».

«...В 1944 году поступил в школу...»

Войны он почти не помнит, но, как и многих мальчишек — сверстников, что родились накануне войны, в первый класс провожала его только мать.

«...В 1956 году вступил в комсомол...», — кончая десятилетку, он уже твердо знал: будет летчиком, ибо мечта определена раньше, когда восьмиклассником его приняли в Свердловский аэроклуб.

«...Сейчас работаю командиром вертолета МИ-8...»

30 лет жизни, и почти 10 лет работы в одном предприятии.

А вот и его характеристика:

«Василий Иванович Еремкин, прибыл во второе Свердловское предприятие после окончания летного училища на должность пилота ЯК-12. С 1966 года работал командиром МИ-4 и одновременно учился заочно в УПИ, затем перевелся в ВАУ, которое закончил в 1968 году, и получил квалификацию инженера-пилота.

В графу поощрений молодого коммуниста недавно внесена первая запись. Первым и уверенным шагом по главной дорожке жизни представляется она:

«1968 год — за активную работу по развитию гражданской авиации на Урале объявить благодарность.»

Р. ЛЬВОВ.



**Проверь,  
КАК  
СОЛДАТ, СЕБЯ!**

уйти от возмездия. Его обязательно обнаружат, как бы он ни прятался, и непременно сожгут. В руках у советских асов безотказное оружие.

В. ЗАЙЦЕВ,  
М-ский аэродром.  
«Вечерний Свердловск».

## САМОЛЕТОМ ЗА ДВА ЗВУКА

Понятно, что речь в этом репортаже не о гражданской машине, а о военной, на которой пассажиры не предусматриваются. И мне, получившему разрешение командования на полет, пришлось запастись не обычным билетом, а солидной справкой — заключением лаборатории авиационной медицины. Медики не только внимательно осмотрели и прослушали «пациента», но и прокатили на центрифуге и вертящемся кресле Барани, заставили посидеть в барокамере.

Да, точно таким я и представлял себе заранее всепогодный истребитель-перехватчик, легко берущий два звуковых барьера. Он и при взлете, и при посадке, и на стоянке выглядел устремленным в небо всеми своими благородными обтекаемыми линиями. Я с каким-то благоговением занял в нем кресло в задней кабине. В передней за штурвалом — летчик I класса В. И. Брызгалов. Техники на прощание проверили наши «скафандры», подачу кислорода, связь, парашюты...

С командного пункта последовал приказ: «Воздух!», и «спарка» взяла разбег. Подъем казался вертикальным, я постепенно очутился в лежачем положении, и мой командир заботливо поинтересовался по внутренней связи: «Как самочувствие?». Неуверенно от-

ветил: «Вроде бы нормальное». Тогда на землю по радио он передал сообщение, что «501-й начал разгон».

Это очень важный этап нашего «путешествия». Ведь новичку решили показать не только рекордную скорость, но и условия, приближенные к боевым. Где-то там, в стратосфере, тоже очень быстро двигался условный противник — другой самолет. И чтобы его догнать, произвести, как говорят летчики-истребители, перехват у намеченного рубежа атаки, надо было идти за «сверхзвук».

Итак, все внимание переключил на прибор у передней панели, где написано «число «М», которое показывало, насколько мы приблизились к скорости звука или превысили ее. Включился форсаж, меня прижал к спинке сиденья, а стрелка перед глазами неуклонно побежала к единице. Вот она закрыла ее и задрожала, как сумасшедшая. Значит, мы перешагнули первый звуковой барьер!

Чудо-машина лезла все выше и быстрее. Указатель высотомера подскочил к предельным делениям, а скорости — к двум «М». Впрочем, дальнейшее ее увеличение уже не ощущалось физически, перестали волноваться и встали на свои места все стрелки. Так незаметно, буднично

мы достигли второго звукового порога.

И тут я вспомнил о следующей задаче — уничтожении «противника». Наш самолет сделал несколько поворотов по команде «земли». Она нас точно вывела на цель. Вот командир сообщил, что увидел ту, разумеется, по локатору. (Визуально «перехватчики» видят цель очень редко из-за больших расстояний, непогоды, ночи). Наконец и я на зеленоватом экране заметил блестящую метку. Мне осталось лишь наблюдать «со стороны», как летчик умелыми движениями штурвала ловил ее в перекрестье прицела, вернее в обозначенное кольцо.

«Есть захват!» Пуск!

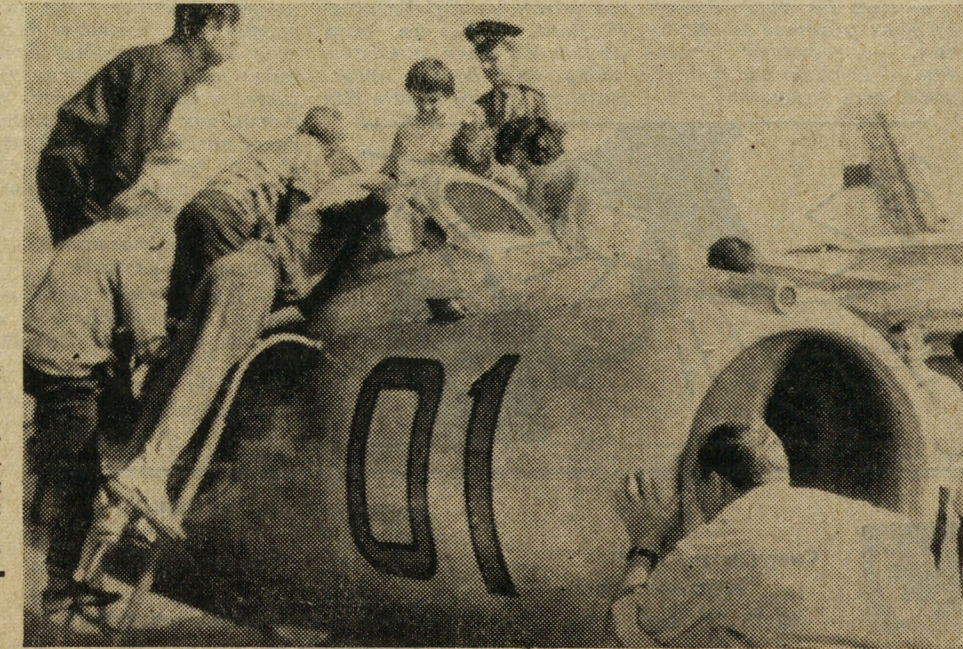
За стрекотом фотопулемета мне в мыслях представился рывок из-под крыльев настоящих грозных ракет, которые непременно поразил бы издали врага. Ведь сколько раз Виктор Иванович метко попадал в летающие мишени на боевых стрельбах... Не даром на его машине, как и на многих других, вывели несколько красных звездочек.

Нет, нарушительно, вторгнувшись в воздушные пределы нашей Родины, не

штурвала ловил ее в перекрестье прицела, вернее в обозначенное кольцо.

«Есть захват!» Пуск! За стрекотом фотопулемета мне в мыслях представился рывок из-под крыльев настоящих грозных ракет, которые непременно поразил бы издали врага. Ведь сколько раз Виктор Иванович метко попадал в летающие мишени на боевых стрельбах... Не даром на его машине, как и на многих других, вывели несколько красных звездочек.

Нет, нарушительно, вторгнувшись в воздушные пределы нашей Родины, не



Организация выставок отечественной авиационной техники становится доброй традицией для авиаторов Кольцово.

На снимке: на выставке в Кольцово.

Октябрь — месяц славного юбилея Ленинского комсомола. Ему, вечно молодому, боевому помощнику партии, устремленному в завтра, овеянному славой своих побед и подвигов, — пятьдесят лет. Журнал посвящает этому важному событию в жизни нашего народа серию материалов разных авторов.

«Первый Всероссийский» — так называется статья делегата I съезда комсомола, члена КПСС с 1919 года Е. Симунина.

«Комсомолец, на самолет!» На этот призыв живо откликнулась молодёжь тридцатых годов. О роли комсомола в истории Аэрофлота, о его кипучей, многогранной, плодотворной деятельности в наши дни рассказал на страницах журнала помощник начальника Политического управления А. Гридин.

Пять орденов на алом знамени Ленинского комсомола. И каждый из них словно итог больших и славных дел молодёжи, их бесчисленных подвигов во имя Советской Отчизны. Об этом рассказывает в подборке «Поступь героического комсомола».

«В пору всенародного увлечения авиацией, — пишет в статье «Крылья века» писатель Евгений Рябчиков, имея в виду тридцатые годы, — достойное место занял комсомол — шеф Воздушного флота Страны Советов. Град рекордов. Серия больших перелетов. Старты дирижаблей и стратостатов. Массовые прыжки парашютистов. Первые запуски ракет. Социализм показывал свою силу, все свои преимуществы, являя возможности раскрытия молодых талантов».

Впрочем, обо всем этом, о славных периодах истории комсомола и авиации, которые неразрывно связаны друг с другом, можно не только прочесть, но и проследить по фотографиям разных лет, по фотоочерку «Праздник молодости».

Есть в журнале материалы о труде уральских авиаторов и столичных связистов, о задачах и проблемах воздушной обработки полей и аэродинамическом угле сноса вертолета, о причинах аварийности сельхозавиации на фермах США и тенденциях роста грузовых авиалиний.

Под рубрикой «Факт для размышления» опубликована корреспонденция В. Шипова «Бородастый конфликт». В номере, как обычно, публикуются письма читателей, зарубежная информация, шахматы.



**[Продолжение. Начало в № 33, 35, 36 и 37].**  
...В тылу было неспокойно.  
Поползли слухи, что в уезде появились бандиты. Одни говорили — дезертиры, другие — вооруженные кулаки. Баба в платке и коротком полубашке громким шепотом говорила окривевшим ее товаркам:  
— А убивают кого, ба-

боньки? Активистов да коммунистов, рабкоров да комсомольцев!  
Вскоре на дорогах стали грабить крестьян: забирали лошадей и продукты, снимали одежду. А потом загорелись хлеба и постройки.  
Чоновцы забили тревогу. Установив комендантский час и объявив город на военном положении, чонов-

цы перешли на казарменное положение.  
А в штаб шли и шли люди, подсказывая, за кем нужно следить, указывая подозрительные дома.  
— Когда на нашей улице патруль, — объясняли они, — мы спим спокойно.  
По ночам на окраинах гуляли пожары, по глухим закоулкам шныряла стрельба.

Чоновцы сообщили в ЧК и уком, и те не замедлили с помощью. ЧК разбиралась с каждым; одних отправляли домой, других предавали трибуналу.  
Комсомолки работали в больницах и госпиталях, наводя чистоту, порядок, уют. Вооружившись тряпками и скребками, они скоблили деревянные полы, мыли стены, протирали мебель, писали письма от неграмотных красноармейцев их семьям.  
В то время комсомольцы ставили задачу — выдвигать девушек на руководящую работу.  
Восьмичасового рабочего дня не было ни у кого, с праздниками и воскресеньями не считались. И не помнится мне, чтоб кто-нибудь из комсомольцев не выполнил поручения...  
Наступил июнь 1924 года. По разверстке мне вы-

пало ехать в Нижний Новгород. В первый раз увидел железную дорогу.  
Пожилый мужчина в соломенной шляпе вдруг тронул меня за плечо:  
— О чем зажурился, паря?  
Ну я ему и рассказал, что кругом безработица, помимо биржи, нигде не устроиться на работу.  
— А зачем в Сормово едешь? Рабочий класс везде одинаков. Ижевск недалеко. Туда поезжай, — стараясь заглянуть в глаза, говорил он. — Побудь тут, паря, а я сейчас вернусь.  
Вернулся он через несколько минут, подал железнодорожный билет и сверток с хлебом.  
— Садись в вагон, а меня в Ижевске найдешь.  
**Н. КИСЛИЦЫН.**  
**[Продолжение следует].**



В наших лесах стал частым гостем истинный любитель природы — человек с фотоаппаратом. Фотозюд рабкора В. Борисова «Медвежья гимнастика».



**КУЛЬТРАБОТНИКОВ** называют бойцами идеологического фронта.  
Верно называют. Ведь что такое клуб?  
Если с точки зрения общественной, — это центр организации культурного отдыха, призванный находить и развивать народные таланты, но это также и школа повышения общеобразовательной культуры.  
А с точки зрения политической?  
Это кузница коммунистического мировоззрения. Передовая идеологического фронта...  
Когдаходишь в клуб кольцовских авиаторов, впечатление это усиливается: отсыревшие стены с отваливающейся штукатуркой, местами горбатый пол, протекающий потолок, который не мешало бы починить.  
Несовременный и малокультурный внешний вид у этого очага культуры, и тут не вина заведующей клубом Н. Прониной, а ее беда. Попробуйте-ка дер-

жать в образцовом порядке ветхое помещение, если хозяйственные организации выполняют заявки клуба только после составления неоднократных предписаний со стороны милиции и пожарной охраны.  
К примеру, после заселения клуба абитуриен-

кто заведующий клубом? — снабженец, администратор или творческий работник?  
— В связи с переходом на пятидневную рабочую неделю, — рассказывает заведующая, — правление клуба не может в достаточном количестве осуществлять мероприятия по

очередной встрече молодежи услышала рассказы старшего поколения о делах первых комсомольцев, (директор ШРМ Т. Л. Пивчик). Поделилась воспоминаниями о событиях Великой Отечественной войны директор кинотеатра «Авиатор» З. К. Кетико, а о трудовых буднях

В день рождения Ильича будет проведен в клубе и по службам единый ленинский день с организацией встреч, бесед, музыкальных и литературных концертов, докладов.  
А сделать предстоит еще больше.  
На зональном совещании идеологических работников, проходившем на днях в Свердловске, говорилось, что подготовка к столетнему юбилею В. И. Ленина проходит в обстановке небывалого трудового подъема и политической активности масс, а также в обстановке острой борьбы двух идеологий. Участники совещания не случайно особое внимание уделили клубам как центрам пропаганды ленинских идей, ибо сегодня клуб — это один из важнейших участков на передовой идеологического фронта.  
Бесспорно, что главное, в конечном-то счете, не во внешнем виде здания (хотя и это не последнее), а в самой сути дела, т. е. в тех специфических формах работы, которые практикует клуб. Но в таком случае, не напоминают ли вам некоторые начальники служб предприятий полководцев, которые оставляют передний край фронта технически слабовооруженным?  
**Р. КУДРЯШОВ.**

## На переднем крае

тами ремонт помещения, несмотря на бесчисленные обещания со стороны начальника аэропорта, начальника службы БАО и начальника ремстройучастка, не проводился, а помещение требует систематического ремонта и восстановления.

Материальная база клуба (музыкальные инструменты, костюмы, технические средства) — морально устарела и подлежит на 60 процентов списанию. Клубу необходимо приобрести новый комплект кинопередвижки «Украина-4».

Все это надо доставать, — и заведующая клубом идет в партком, терком и, не добившись помощи, изворачивается как может, чтобы приобрести нужное, как это было, скажем, с грампластинками. Кроме того, Н. Пронина еще и художник-оформитель, и киномеханик, и администратор, и невольно напрашивается вопрос:

культурному обслуживанию населения из-за недостатка материальных средств и должного отношения к клубу со стороны администрации предприятия.

Но, несмотря на это, правление клуба ищет и находит новые интересные формы работы. Здесь, например, постоянно функционирует Октябрьский лекторий, который включает не только лекции, но и лекции-концерты, лекции-экскурсии, встречи с ветеранами войны, передовиками производства.

В службе АТБ и агитпункте клуба проведены кинофестивали «Все то, что сделано в полвека, мы утверждаем на века», «Золотой юбилей комсомола». Просмотрены короткометражные фильмы по радиотехнике, гражданской обороне, НОТ, атеизму, медицине.

В практику работы клуба вошла такая форма работы, как «Клуб интересных встреч». 2 октября на

службы движения рассказали кавалера ордена Ленина А. Ф. Исаков.

Читательским активом клуба под руководством работников библиотеки проведены три конференции: «Соратники В. И. Ленина», «Их именами названы улицы г. Свердловска», «Ленин в воспоминаниях современников».

В настоящее время в клубе работают кружки драматический, танцевальный, музыкальный, вокальный, духовой оркестр, самодеятельный цирк, авиамодельный, кукольный театр, кройки и шитья, художественной вязки. Охват по всем кружкам — 450 человек.

Сделано немало. Правление клуба разработало перспективный план подготовки и проведения мероприятий в честь 100-летия со дня рождения В. И. Ленина на 1968—1970 годы. Сюда входят лекции, доклады, тематические вечера.

## Куда спешил вертолет

Два очень нелегких рейса совершил в эти дни экипаж вертолета Леонида Федоровского...  
В поселок Келло, где живут искусные охотники и рыбаки маленькой народности кето, за четверть двадцать километров от районной больницы умирал трехлетний Ленья Больдин. Надвигалась непогода.

Они сели недалеко от реки. Всего десять километров было до Келлога. На рассвете взлетели, и вскоре начался их обратный путь с маленьким Леньей, для спасения которого делала все возможное бортсестра Галина Башкирова.

Второй рейс начался как обычно — подняли оборудование для геологов, но в воздухе рация приняла приказ: «Возвращаться в Туруханск». И опять на борту Галина Башкирова. Маршрут — поселок Фарново, где живет народность селькупы. Здесь воздушная «скорая помощь» потребовалась молодой женщине. И на этот раз Леонид Федоровский прилетел вовремя.  
**А. ЛАЗЕВНИКОВ.**  
(«Советская Россия»).

## ПРИШЛИ НА ПОМОЩЬ

Человек попал в беду. Радист Туринского аэропорта МВЛ 2-го Свердловского предприятия серьезно повредил ногу.  
Первая операция оказалась неудачной. Потребовалась вторая.  
— Вашему работнику Анатолию Крутикову нужна кровь

для переливания, — эту весть сообщили нам из городской больницы.

В тот же день дали кровь радиооператор Владимир Семенович Елисеев, работницы метеостанции Тамара Тютюнова и Александра Ефремова.

Сейчас состояние больного улучшилось. Дело идет на поправку.

**А. АЛФЕРОВ,**  
начальник Туринского аэропорта.

## Эх, дороги, пыль да грязь...

Ура! — крикнули работники службы связи Магнитогорского аэропорта, когда руководители предприятия после долгих раздумий выделили наконец-то в их распоряжение автомашину. Правда, в воздух шапки не бросали — на дворе стояла уральская зима и с ней шутки плохи. Но постепенно угасало ликование, застыло, как пар на трескучем морозе. Машина теперь хоть и была, но радиотехники считали, что ее все равно что не было. Как и прежде, им приходится добираться до объектов на извечном и безотказном виде транспорта — своих ногах.

Связистам бы иметь сапоги-скороходы или лета-

тельные аппараты, — тогда и расстояние ничем, и осенняя распутица не страшна.

— Нам бы хоть дороги провели хорошие к объектам, — вздыхают связисты. — Пока до них доберешься, весь взмокнешь.

«Будут дороги», — успокаивают руководители.

«Ох, уж эти связисты, — качает укоризненно головой командир предприятия Л. Дема. — Все им вынь да положь. То к курсовому маяку надо дорогу проложить, то съезды делать для

машины ПАЛ-1. А от нее одна морока». Нет, руководители предприятия особых претензий к ней не имеют. Работает она исправно, и связисты дело свое знают. Каждый день ездят проверять параметры системы СП-50. Да вот в дождь как поедут, столько грязи натащат на аэродром. И тут распоряжение: «В грязь на проверку системы СП-50 не ездить».

— А безопасность? — спрашивают связисты.

— Ну и безопасность, — говорит руководитель, — и чистота чтоб на аэродроме была.

— Надо дороги!

— Будут...

**Н. ИВАНОВА.**



Редактор **Р. Н. ЛАПИКОВ.**

НС 23520. Заказ № 5400.

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



Свердловск, И-20, аэропорт Уктус. 22-05-21, доб. 1-96.