

ХРОНИКА

На собрании партийной организации аппарата Уру ГА с докладом «О подборе, расстановке и воспитании руководящих кадров» выступил начальник политического отдела управления В. И. Большаков.

3 сентября в Свердловске проводилось совещание партийных и хозяйственных руководителей объединенных предприятий управления, где обсуждался вопрос о выполнении государственного плана.

Командир Свердловского предприятия П. П.

Збыковский, заместитель командира Челябинского предприятия по политчасти А. И. Власов, начальник Пермского аэропорта С. Е. Чернов и другие указали на неиспользованные резервы производства, которые должны помочь стабилизировать положение с выполнением государственного производственного плана.

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!



Авиатор

УРАЛА

ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

НОВОСТИ

За находчивость в воздухе

Летчики готовят себя к любым условиям полета. На тренажере, на тренировках они отрабатывают действия.

последовательность приемов, образно говоря, «набивают руку».

И все же непредвиденный отказ какого-либо прибора, двигателя не снимает эффекта неожиданности. Хладнокровие и выдержка приходят на выручку летчику. Именно о таких качествах пилота Леонида Николаевича Кириллова говорится в приказе командира Кировского предприятия.

Экипаж Леонида Николаевича вылетел на авиационные работы в одно из хозяйств области. В полете неожиданно отказал двигатель. Под крылом самолета — обрывистый берег реки, болота, густая щетка лесного массива.

В считанные минуты Кириллов сумел подобрать площадку и благополучно посадил самолет. За умелые действия в воздухе он награжден ценным подарком.

33 (1777).

СРЕДА,

9

СЕНТЯБРЯ

1970 г.

Год издания

XXVII.

Цена 2 коп.

РЕПОРТАЖ

«Внимание, внимание, приземляется самолет, следующий рейсом...» «Товарищи пассажиры, объявляется посадка на самолет, вылетающий...» Свердловский аэропорт живет своей обычной жизнью.

В эти дни его коллектив включился в борьбу за выполнение обязательств, взятых в честь приближающегося XXIV съезда КПСС. И когда речь заходит о передовиках, в первую очередь называют имена лучших экипажей крылатых машин. Среди них экипаж ИЛ-18, возглавляемый заслуженным пилотом СССР Николаем Павловичем Мельниковым.

Бывший военный летчик, участник Великой Отечественной войны, ныне один из лучших командиров экипажей, в дни предсъездовской вахты он показывает образцы четкости, дисциплинированности, организованности в труде. На такого же типа машине работает передовой экипаж, возглавляемый М. Г. Саиткуловым. Отлично показали себя также экипажи АН-24, во главе которых командиры кораблей О. Е. Гингст и К. Д. Забков. Авиаторы успешно осваивают новую технику. Реактивные машины типа ЯК-40, недавно появившиеся в Свердловском аэропорту, умело водят

пилоты Г. А. Патрушев и В. А. Паздерин.

В обязательствах свердловских авиаторов, посвященных приближающемуся XXIV съезду КПСС, есть такой пункт: «Выполнить пятилетний план по тарифному пассажирообороту к 26 октября 1970 года». За

Как будет работать бортовой радиолокатор после проверки и ремонта? Как сделать авиационную радиоаппаратуру абсолютно надежной, действующей в любых условиях полета? На такие нелегкие вопросы дают ответы работники лабораторий.

временно вмешиваться в производственный процесс. Здесь давно уже действует комплексный план НОТ с годовой эффективностью более 100 тысяч рублей, внедрено сетевое планирование по техническому обслуживанию, хорошо нала-

пункт, в котором авиаторы обязуются подготовить технику к осенне-зимнему сезону только с оценкой «хорошо» или «отлично». И уверенность в реальности этих слов имеется — полная, обязательства выполняются уже сегодня. Уже сегодня можно говорить о передовиках предсъездовского соревнования. Это авиатехники Г. С. Холкин, Н. П. Тымченко и В. П. Ануфриев, радиотехник Л. И. Аненков и начальник смены Е. Н. Кротов, техник по приборам В. Ф. Коганов, техник по радиолокационному оборудованию М. Веков. Благодаря их стараниям пилоты перед каждым полетом получают рапорт «Машина к полету готова», это они открывают дорогу в небо.

М. СИДОРОВ.

ДОРОГА В НЕБО

НАВСТРЕЧУ ПАРТИЙНОМУ СЪЕЗДУ

каждой строкой этого пункта большой труд всех тех, кто призван обслуживать полеты. Сегодня это особенно важно. Идет подготовка к осенне-зимнему периоду эксплуатации авиационной техники.

Все это требует высокой организации труда. Именно для этого здесь налажена диспетчеризация, с помощью которой можно контролировать прохождение в ремонте и осмотре каждого прибора и свое-

жено рационализаторское движение. В предсъездовских обязательствах коллектива говорится об увеличении эффективности использования самолетного парка на 2—3 процента. Есть и такой



Миллионные рубежи кировчан

НАШИ ИНТЕРВЬЮ

Недавно наша газета сообщила о том, что авиаторы спецприменения успешно справились с заданием пятилетки. Кировские экипажи были названы в числе тех, у кого цифра обработки сельскохозяй-

ственных площадей подбирается ко второму миллиону. Мы попросили прокомментировать ее Анатолия Федоровича Смирнова, исполняющего обязанности командира предприятия.

— Чтобы быть точным, — начал он, — скажу, что наши химические экипажи обработали миллион 767 тысяч гектаров. Кроме того, до конца года к этой цифре мы присоединим еще около ста тысяч. Заслуга в выполнении пятилетнего

плана принадлежит пилотам летного коллектива, где командиром Г. С. Симонов, и авиатехниками АТБ.

В коллективе воздушных хлеборобов выросли замечательные специалисты. «Старым» опытным химиком считается В. И. Беляев, хорошим командиром самолета зарекомендовал себя В. Ф. Топарин, по всей вероятности, на химии он последний сезон, переучился на АН-24.

Уходят в транспортную авиацию, на самолеты АН-24, опытные специалисты. Коллектив химиков об-

новляется. Причем, смена готовится неплохо. Первый сезон трудятся в хозяйствах области командиры самолетов Геннадий Филимонов, Николай Маслов, начнет прокладывать «свою борозду» Илья Вавилов.

Должен заметить, что пятилетнее задание кировчане выполнили по трем показателям. Об одном только что шла речь, два остальных — приведенные часы и пассажирооборот. Приведенные часы являются показателем работы опять же авиации спецприменения.

Правда, наравне с химиками здесь трудились летчики, выполняющие санитарные полеты, несущие патрульную службу по охране леса.

Добились успеха экипажи транспортной авиации. Среди коллективов, занятых перевозкой пассажиров, отличились экипажи самолетов АН-24 и ЛИ-2, которыми руководит Ю. Н. Соколов.

В нынешнем году улучшилось положение с коммерческой загрузкой, выше стала производительность полетов.

Нам пишут

Итоги августа

Хорошо в августе потрудились авиаторы Курганского объединенного предприятия. Месячный план они выполнили по всем основным производственным и финансовым показателям.

Участковый пассажирооборот обеспечен на 100 процентов, отправка пассажиров и почты выше плановой, а задание по налету приведенных часов перекрыто на 45,8 процента. На 102 процента выполнен план по выручке.

Летчики авиации спецприменения обработали 22 тысячи гектаров сельскохозяйственных угодий вместо 10 тысяч по плану.

Курс на Узбекистан

На днях сводное подразделение уральцев вылетело в Наманган. Экипажи прельстились не знаменитые наманганские яблоки — впереди у пилотов горячая страда. Уральцев ждут хлопководы.

В состав сводного подразделения, которое будет заниматься дефолиацией хлопчатника, вошли экипажи из Курганского, 2-го Свердловского, Пермского и Ижевского предприятий. Координировать действия воздушных химиков будет командир сводного В. И. Гужевников.

Зоркий глаз инспектора

Старший инспектор по безопасности полетов Челябинского авиапредприятия П. В. Морозов немного помедлил с ответом, потом уверенно сказал:

— Безусловно, лучший общественный инспектор — Иван Антонович Соллогуб. Очень принципиальный, дело хорошо знает. Участник войны, много летал, был командиром летного коллектива...

Иван Антонович — старший инструктор тренажера, обучает новичков летному делу, проверяет знания и опытных пилотов.

Общественным инспектором по безопасности полетов является два года. Нередко на работу приходит утром пораньше — идет в штурманскую, проверяет документы, готовность экипажа к вылету, верность расчетов, знакомится с картами по всем видам самолетов.

Летом не раз летал на точки, проверял, как экипажи ведут авиационную работу.

«Июль. Совхоз «Искра». Командир АН-2 Лукьянов. Старт разбит с нарушением. Не выставлены направляющие флажки через 50 метров. На барограмме нет даты произведенной работы».

Это первая запись инспектора, зоркого глаза за безопасностью полетов. А вскоре появилась

другая: «Не опломбированы емкости ГСМ. Радист не ведет связи с точкой АХР, не обеспечивает ее погодой».

Аналогичные замечания сделал Иван Антонович и на других точках. Найдя недостатки, сделал записи, И. А. Соллогуб не забыл их, не оставил без внимания. Когда на авиационной работе полетел командир звена В. И. Дмитриев, он попросил его проверить, что сделано. Все недостатки были устранены.

Много забот у общественного инспектора в самом аэропорту. Проверил привязи сеток на ИЛ-18 и ЛИ-2 — крепление грузов было плохое. Груз по отсекам не крепили, а только у входа. Об этом доложили командиру предприятия.

И. А. Соллогуб — частый гость, точнее поворяющийся, на линейке, следит

за посадкой. А на перроне — за тем, как ставят трапы, как идет слив ГСМ. Знают требовательность Ивана Антоновича, к замечаниям его всегда прислушиваются.

Бывают порой случаи, когда самолет делает вынужденную посадку. Не сразу разберешься — кто виноват. Технический состав отнекивается, летный состав иногда утверждает: «Мы не виноваты».

Приходят к Ивану Антоновичу: «Помогите!» И разбирается дотошно — не с целью уличить человека, а предотвратить нарушение. В августе в предприятии прошло совещание командно-руководящего состава по безопасности полетов. Много было дельных выступлений.

Решили проводить такие совещания в три месяца раз, а в летном подразделении — два раза в месяц. И неизменно на таких собраниях звучит веское слово Ивана Антоновича Соллогуба, лучшего общественно-инспектора по безопасности полетов в Челябинске.

К. ЮРЬЕВ.

за посадкой. А на перроне — за тем, как ставят трапы, как идет слив ГСМ. Знают требовательность Ивана Антоновича, к замечаниям его всегда прислушиваются.

Бывают порой случаи, когда самолет делает вынужденную посадку. Не сразу разберешься — кто виноват. Технический состав отнекивается, летный состав иногда утверждает: «Мы не виноваты».

Приходят к Ивану Антоновичу: «Помогите!» И разбирается дотошно — не с целью уличить человека, а предотвратить нарушение. В августе в предприятии прошло совещание командно-руководящего состава по безопасности полетов. Много было дельных выступлений.

Решили проводить такие совещания в три месяца раз, а в летном подразделении — два раза в месяц. И неизменно на таких собраниях звучит веское слово Ивана Антоновича Соллогуба, лучшего общественно-инспектора по безопасности полетов в Челябинске.

К. ЮРЬЕВ.

К. ЮРЬЕВ.

В один из августовских вечеров из далекого селения, затерявшегося среди уральских лесов, поступил тревожный сигнал: больному требуется срочная операция, которая под силу лишь высококвалифицированному специалисту.

Вертолетчики Уктуса поспешили на помощь.

НА СНИМКЕ: помощь пришла.



В КЛУБЕ АВИАТОРОВ

Начались занятия в музыкальных кружках при клубе кольцовских авиаторов. Занятия проводятся два раза в неделю.

В этом году, помимо уже существующих кружков фортепиано и баяна, организован кружок по сольфеджио, занятия которого начнутся на будущей неделе.

Руководители клуба, учитывая многочисленные пожелания, планируют открытие в этом году еще одного кружка — гитаристов.

В СВЯЗИ с истечением сроков полномочий партийных комитетов, партийных бюро, секретарей парторганизаций и партгрупоргов, в августе — октябре во всех авиапредприятиях пройдут отчетно-выборные партийные собрания.

Отчеты и выборы проходят в обстановке всенародного трудового и политического подъема, вызванного подготовкой к XXIV съезду партии. Уральские авиароботники вместе со всем советским народом стремятся досрочно и высококачественно выполнить план последнего года пятилетки.

Коллективы авиапредприятий Урала по почину магнитогорских авиаторов пересмотрели свои возможности и приняли повышенные социалистические обязательства. Развернулось соревнование за право называться

коллективом имени XXIV съезда КПСС.

Некоторые предприятия уже выполнили пятилетний план, и первыми из них были авиаторы 2-го Свердловского предприятия, 27 августа выполнен пятилетний план по всем основным показателям Уральского управления гражданской авиации.

Но наряду с положительными результатами, в коллективах предприятий имеют место серьезные недостатки и упущения. Главным из них является низкая дисциплина определенной части авиара-

ботников. Партийным комитетам, бюро, всему партийному активу в ходе подготовки к отчетно-выборным собраниям необходимо подвергнуть тщательному анализу состояние дисциплины и наметить пути дальнейшего улучшения работы партийных организаций.

Особое внимание следует обратить на подготовку отчетных докладов, проектов решений отчетно-выборных партсобраний, усилить организаторскую работу всех звеньев партийных организаций с тем, чтобы на всех участках ни на минуту не ослабевал трудовой и поли-

тический накал, чтобы все коллективы авиароботников ознакомились с действительными делами предстоящего XXIV съезда Коммунистической партии Советского Союза.

В подготовке и проведении отчетно-выборных собраний необходимо учесть ошибки, допущенные в прошлом году, и не допустить их повторения.

Парткомам, партийным бюро нужно тщательно учесть все предложения и критические замечания, высказанные коммунистами на собраниях, разработать план по их выполнению и дать четкий, конкретный ответ на каждое

предложение или критическое замечание.

Проведение отчетно-выборных партийных собраний и конференций является ответственным делом, и заниматься подготовкой к ним нужно заблаговременно.

Главной задачей является повышение ответственности каждого коммуниста, каждого авиароботника за порученное дело и на этой основе обеспечить выполнение взятых коллективами социалистических обязательств.

И. КРАСУЛИН,
инструктор по оргпартработе
политотдела УрУ ГА.

В НОГУ С ЖИЗНЬЮ

К ОТЧЕТАМ И ВЫБОРАМ В ПАРТОРГАНИЗАЦИЯХ

Рассказываем о службе коммунистического труда

В службе движения Челябинского аэропорта обращаешь внимание на аде полотнощике: «Здесь руководит полетами коллектив коммунистического труда».

Это почетное звание работники службы завоевали в 1966 году и с тех пор ежегодно его подтверждают.

Заместитель начальника аэропорта по движению Г. Я. Липаев рассказывает:

— У нас работает четыре смены. Одна из лучших — смена руководителя полетов Василия Александровича Бакланова. Все работники — ударники коммунистического труда. Смену отличает хорошее взаимодействие диспетчеров, личная выучка. Хочется назвать как лучших Василия Ивановича Кулакова, Николая Константиновича Тягунова.

Это и понятно — за четыре года в смене нет нарушений движения самолетов, происшествий. Четко работают диспетчеры, добиваются, чтобы экипажи, как говорят здесь, «зря не утонули в воздухе».

Все четыре смены, конечно, соревнуются между собой. Итоги подводятся каждый месяц. По итогам за шесть месяцев первое место заняла смена руководителя полетов Влад-

лена Николаевича Чеканова. Она награждена почетной грамотой Челябинского предприятия. Особенным уважением в этой смене пользуются старший диспетчер Н. К. Сухарев, А. А. Плетнев, Ю. В. Колечев.

Рассказ Г. Я. Липаева дополняет руководитель полетов В. А. Бакланов:

— У нас в смене 12 человек, большинство — бывшие военные летчики, дисциплинированные, аккуратные, очень деловитые. Готовим себе заранее помощников. Два диспетчера сдали на третий класс — готовим их всей сменой. Обучение длится более четырех месяцев. Работу новичков постоянно контролируют старшие диспетчеры, особенно при повышенном движении, здесь они снова постигают теорию и практику.

«Выполняя рейс 315, отмечаю очень четкую, грамотную работу диспетчера верхней зоны Тягунова, который при наличии в зоне районного диспетчерского пункта скопления шести самолетов сумел своевременно и безопасно развести и снизить их до высоты 4800 метров. При этом всем экипажам была ясна воздушная обстановка в зоне. Такое руководство движением этим диспетчером наблю-

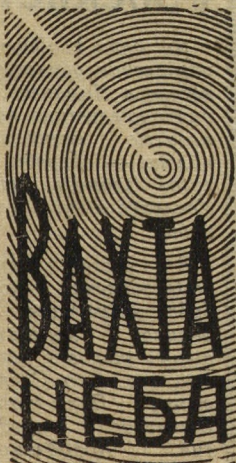
далось всегда и создает уверенность в безопасности полетов при плохих метеоусловиях». «Хочется отметить добросовестную работу Бакланова, а также диспетчера посадки Кулакова. При дежурстве этой смены у меня всегда появляется полная уверенность в благополучном исходе. Больше бы таких руководителей и диспетчеров на наших трассах» — написал в книге замечаний и предложений командир корабля ТУ-104 Букетов из Западно-Сибирского управления.

Командир корабля Ганбарян из Грузинского управления отметил: «При заходе на посадку в аэропорт Челябинск отказала курсовая система. Диспетчер посадок Кулаков Василий Иванович грамотно и четко завел экипаж на прямую посадку. Экипаж благодарит за посадку».

Таких отзывов о работе службы немало. С уважением здесь называют имена В. И. Прусакова, В. Г. Ракишина, П. П. Емельянова, А. С. Карачева, П. Р. Савинцева и других.

«Здесь руководит полетами коллектив коммунистического труда». Он оправдывает свое почетное звание, этот опытный, дружный коллектив.

Г. ЛАТВИН.



новости

Быстро,
удобно...

Стационарное электроснабжение для ИЛ-18 с постоянным током пущено в начале сентября в Челябинском аэропорту. Раньше, чтобы «запитать» самолеты постоянным током, приходилось подтаскивать выпрямитель. А зимой такую машину не подкачать меньше, чем впятном.

Сейчас благодаря тому, что проложили кабель на стоянку самолетов ИЛ-18, работники АТБ высвободили два выпрямителя (один выпрямитель полагается на два самолета). И кроме того, получают энергию электрические переноски для обслуживания самолетов в ночное время.

Кабель прокладывали своими силами, на прокладку трассы выделяли авиатехников из смен. Хорошо потрудились работники участка подготовки производства авиационно-технической базы, электроники во главе с Виталием Михелем.

В ПРЕЗИДИУМЕ ТЕРКОМА

Президиум Уральского теркома профсоюза авиарботников принял постановление о работе ДСО «Спартак» Свердловского предприятия по развитию массовых видов физкультуры и спорта. Отмечено, что при совете ДСО организованы и работают 11 спортивных секций.

Отмечены недостатки — слабая организаторская работа по вовлечению членов в ДСО «Спартак», планы советов составлены не на все месяцы. Слаб контроль за деятельностью инструкторов физкультуры. В постановлении намечены меры по улучшению спортивной работы.

РЕПОРТАЖ
На семи ветрах

«...Живем мы на горе. Посмотришь, на других аэродромах тишь, а у нас ветерок гуляет». (Из рассказа дежурного техника метеостанции А. В. Шепило).

Пожалуй, ни с какого другого места не открывается такая неоглядная ширь, как с аэродрома. Шупальцами улиц подкрадывается к нему поселок, вольготно раскинувшийся на холмах. Слева до конца площадки тянется колхозный сад. На противоположной стороне отдельным островком вклинивается лес. Ряды темно-зеленых елей неожиданно разорвет яркий багрянец осин. Стекает золото с берез.

Желтые пятна листьев подхватывает ветер. Он гудит в проводах, хлопает форточками, вот-вот сорвет со столба чудом удерживающийся полосатый конус.

— Это ничего, — говорит Алевтина Владимировна Шепило. — Ветер по подосе, он нам не страшен, аэродром не закрывается. Лишь бы только не боковой. А тогда и солнце светит, и небо чистое, а пассажиры сидят и ждут, пока его величество ветер не переменит направление или, нагулявшись, не умерит силу.

Особенностью аэропорта Малмыж являются, скорее всего, не природные отличия. В Кировской области он один из крупных аэропортов местных воздушных линий. Поэтому с него и спрос выше. Впрочем, малмыжцы, не ссылаясь на коварства погоды, из месяца

в месяц дают план. К первому сентября коллектив аэропорта выполнил пятилетнюю программу.

Каждый вложил в это свое старание и умение. Не зря кировские летчики говорят, что в Малмыже всегда порядок. Главный радель его — начальник аэропорта Федор Герасимович Коновалов. Бывший метростровец, здесь он трудится уже двадцать четыре года. Характером крут, в своем хозяйстве знает все до мелочей. Немногим меньше его работает в аэропорту радиотехник Ким Дмитриевич Беднарчик. Радиооператорам на него пожаловаться нельзя — аппаратура работает безотказно.

Малмыж принимает самолеты ЛИ-2 и АН-2. Трудовой день открывает в аэропорту казанский рейс.

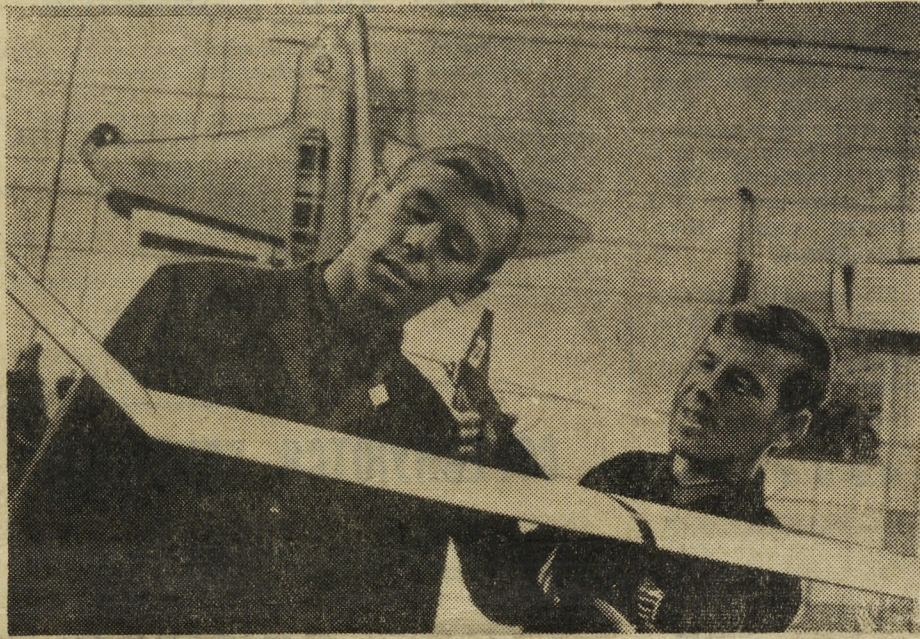
Воздушное движение довольно оживленное. Сегодня его регулировщик — диспетчер Юрий Петрович Решетников. Он справляется о загрузке, отдает распоряжение о продаже билетов, сообщает время посадки пассажиров.

Прибыл самолет из аэропорта Кильмезь. Пилоты воспользовались остановкой, отправились в буфет. В субботу это единственное местечко, где можно перекусить.

В аэропорту умеют привлечь воздушного путешественника и обслужить его. Сделают все, чтобы отправить пассажира. Для этого сумеют выпросить добавочный рейс, посадить пролетающий самолет, если он не полностью загружен. Между аэропортом и автовокзалом налажена громкоговорящая связь. При наличии свободных мест на самолет тут же дается объявление, и диспетчер предложит жителям поселка воспользоваться услугами воздушного транспорта. Охотников находится много.

85 пассажиров ежедневно отправляют работники аэропорта. Каждому из них пожелает доброго пути дежурная по встрече пассажиром Фая Сулейманова.

Н. МАСЛОВА.



Письмо в редакцию
ДРЕНАЖА НЕТ, ДРЕНАЖ НУЖЕН

История эта уже не с годовым стажем. Тепло-трасса АТБ Челябинского предприятия регулярно заливается водой после сильных дождей, весной и, конечно, ненастной осенью. За последние годы раза четыре поднимали плиты, чинили, снова укладывали. После суровой зимы 1969 года на первом этаже АТБ меняли трубы батарей отопления — они стали отличным металлоломом.

Трасса проложена без учета уровня грунтовых вод — ошибка проектировщиков. Неладит с тепло-трассой и в автохозяйстве; выяснилось, что там

не те трубы, меньшего диаметра. Сейчас она передельвается, трубы малого диаметра заменяются. И под новыми трубами журчат ручьи — долго эта трасса не выдержит, ржа снова съест металл.

В этом году выяснилось, что АТБ, автохозяйству нужен дренаж. Начнутся осенние дожди, и не исключено, что трасса выйдет из строя. Промывка не работает, а из-за этого самолеты простаивают — сотни рублей летят на ветер.

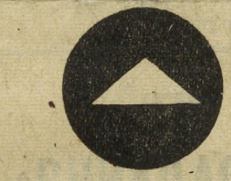
Три года маются с тепло-трассой в Челябинском предприятии. Нужен тща-

тельный расчет — проект на дренажные работы, нужно кардинальное решение этой проблемы. Со временем окупятся расходы на тепло-трассу. Это лучше, чем задержки самолетов, которые могут, если не принять мер, вылиться в крупную сумму.

К. СТЕПНОВ.



Проверь, как солдат, себя!



В НЕБЕ МАНЬЧЖУРИИ

Руками юных

На пятом этаже Свердловского авиаспортивного клуба, в небольшом помещении, мне довелось увидеть, как делают... самолеты. Нет, конечно же, не настоящие, а всего лишь копии, модели.

Титула чемпиона России удостоился в Омске инженер-конструктор Свердловского машиностроительного завода имени Калинина Виктор Коновалов. Он «старожил» секции, мастер спорта, не раз входил в составы сборных республик.

Слесарю завода резиновых технических изделий Валерию Козицкому всего семнадцать лет, но он уже ас авиамодельных баталей. В Омске Валерий тоже стал чемпионом Всероссийской спартакиады, а на Всесоюзной в Киеве занял четвертое место среди десятков участников.

А. ИВАНОВ.

На снимке: чемпионы V Всероссийской спартакиады по авиамодельному спорту В. Коновалов (справа) и В. Козицкий.

Над аэродромом дыбились низкие рваные облака, когда Степан Матвеев поднял в небо вичтокрылую машину. Обычный тренировочный полет с напарником. Надо точно провести вертолет над закрытой облаками безориентирной местностью — дело, требующее высокого уровня летного и навигационного мастерства.

Сколько раз на своем МИ-4 он брал курс на какую-нибудь далекую, затерянную в уральской тайге точку! Сколько раз с безукоризненной точностью выходил к цели и производил посадку на «пятячке», зажатом между островершинами соснами! Он обслуживал лесоустроителей, изыскателей железной дороги Ивдель — Обь, геологоразведчиков, проторивших в Зауралье пути не к одному месторождению нефти и газа.

Он давно привык к «общению» с горно-таежной местностью, где не сядет ни один самолет, и воздух в полетах не задавал ему неразрешимых загадок. А летать приходится много. Мирное небо, уральское небо гораздо уютнее того, в котором ему приходилось выполнять боевые задания четверть века назад.

...Их полевой аэродром, где базировался 781-й истребительный полк 9-й воздушной армии, располагался в Приморье. В первый же день войны с милитаристской Японией на старт, словно изготовившись к прыжку, вырвалось звено истребителей ЯК-9.

Он, старший лейтенант Матвеев, из кабины командирской машины запросил перед стартом командный пункт.

Четко работали приборы, проверенные и тщательно подготовленные техниками. С командным пунктом поддерживалась надежная, бесперебойная связь. Лет-

ориентир. Промелькнуло несколько домиков, изгиб речушки. А вот и железная дорога, к ее полотну примыкают кое-где накатанные стальные большаки, скранные в молодых перелесках.

Подходы к дороге прикрывают темные неподвижные пятна. Сомнений нет: дзоты. Но чтобы под-



чки получили задание провести разведку района от станции Пограничной до маньчжурского города Муданьцзян.

Высота предельно малая. В указанный район КВЖД следовало выйти неожиданно, со стороны солнца, чтобы зенитные батареи противника не сумели засечь самолеты. В случае встречи в воздухе с самураями звено не стало бы уклоняться от боя.

Под крылом проплыла гряда невысоких каменистых сопков — характерный

ландшафт. Матвеев разворачивает звено, и «Яки» еще раз пронесются над полотном.

В эфир летит голос командира звена: — Вижу цель... Квадрат...

А на другой день — снова разведка. Вблизи станции Мулин звено истребителей старшего лейтенанта Матвеева атаковало и подожгло эшелон с боевой техникой врага, вывело из строя два паровоза. Так летчики 9-й авиационной армии «заполняли» одну из

последних страниц истории второй мировой войны. Впрочем, об этом Степану Матвееву и его боевым товарищам как-то больше думалось потом, когда боевые задания отошли в прошлое...

О бессмысленности сопротивления противника говорило многое. Во время дерзкого захвата нашими десантниками аэродрома в Мукдене из ангаров вдруг вырвались пять японских истребителей и взмыли в воздух. Они сделали круг над летным полем, а затем один за другим врезались в землю. Вот к какому бесславному концу привел японских пилотов воинственный дух самурайства.

«Сдерживать советские войска в Маньчжурии, капитулировать перед США» — таковы были несбывшиеся надежды японского милитаризма, сорванные ударами Забайкальского, Первого и Второго Дальневосточных фронтов.

Однако, наступление Советской Армии на Дальнем Востоке было подлинно молниеносным ударом, который закончился разгромом Квантунской армии. Находим войсками было уничтожено в пять раз больше сухопутных сил противника, чем армиями США и Англии за все годы войны на Тихом океане.

...Этот исторический экскурс не раз потом совершит Степан Матвеев, когда станет пилотом-инструктором Свердловского областного клуба ДОСААФ, штурманом городского аэроклуба и будет принимать

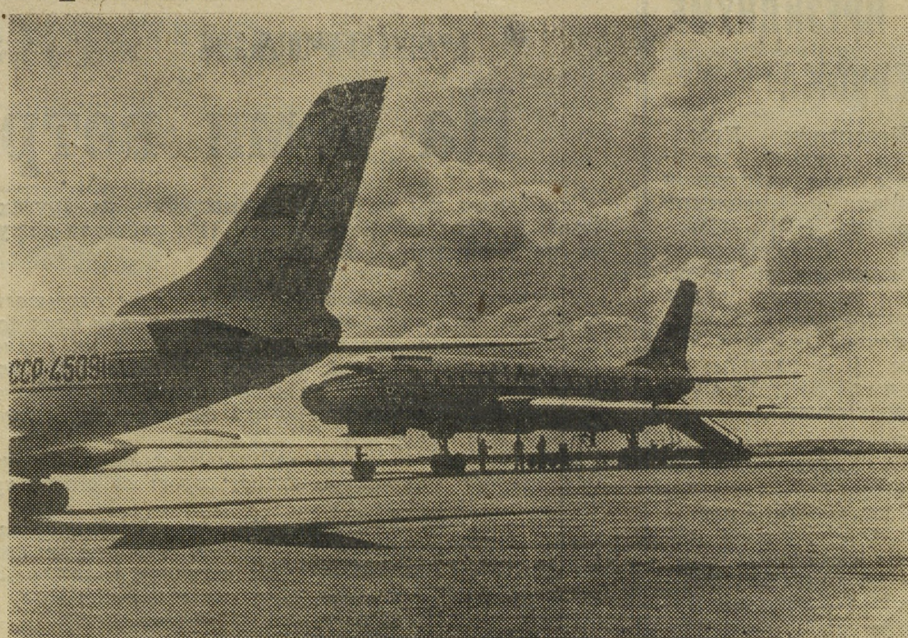
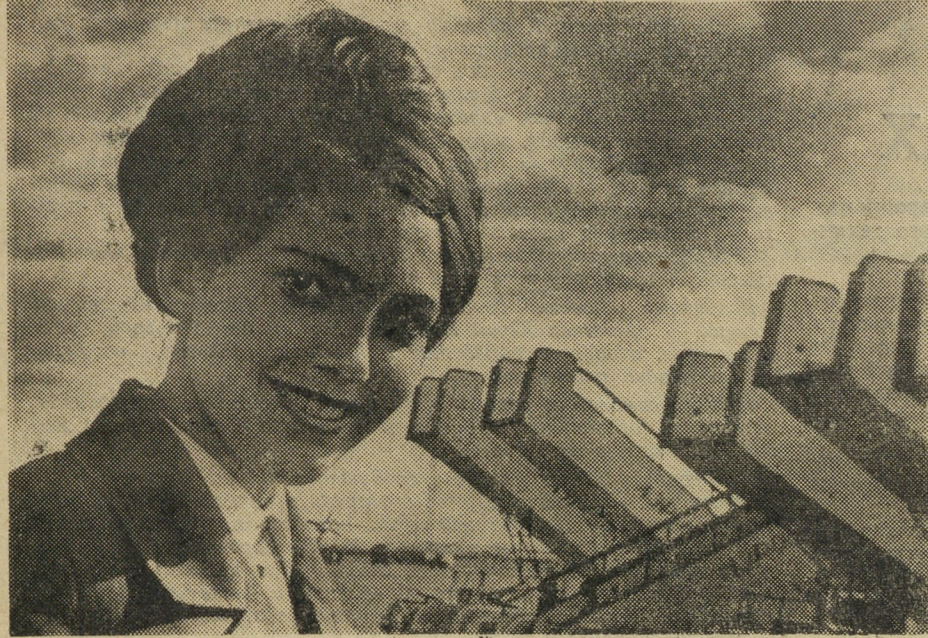
экзамены у будущих авиаторов. Ему есть о чем рассказать молодежи. Уже после награждения орденом Красной Звезды за успешное выполнение боевых заданий Матвееву довелось побывать в Порт-Артуре и Дальнем у памятников русской ратной славы.

...Полеты закончены. снова уютный тесноватый Уктус. Неужели, тяжелым кажется МИ-4 на прибитой к земле дождем и ветром винтовых двигателей траве. Матвеев покидает машину, закуривает, в глазах его пречется усталость. На время давно седина — время делает свое дело. 30 лет назад он окончил ФЗУ и поступил в Краснодарское летное училище.

Несколько лет Степан Васильевич провел в иных широтах. Он был командиром экипажа президентского вертолета в Гане. Впрочем, это уже не редкость для уральских авиаторов. Сейчас, например, работает в Судане командир подразделения Василий Николаевич Рошин. Бывшие фронтовики в подразделении дружат между собой, но из тех, кто в дни войны с Японией поднимался в небо Маньчжурии, летают теперь далеко не все.

Небо Маньчжурии, некогда грозное, военное небо, побратало их. Краснозвездные самолеты надолго очистили от зловещих призраков войны дальневосточный океан.

Э. МОЛЧАНОВ.



СПОРТ

УЧРЕЖДЕН КУБОК

В ИЖЕВСКОМ объединенном предприятии подходят к концу соревнования по волейболу, в которых принимают участие пять коллективов — две команды летного подразделения, АТБ, связи и сборная аэропорта, в которую входят представители служб аэродромной и движения, АМСГ и гаража.

Матчи проходят на спортивной площадке Ижевского аэропорта. Лидирует команда второ-

го летного коллектива, в составе которой выступает ряд способных волейболистов. В их числе командир звена В. Калининский, второй пилот самолета АН-2 Кретинин, командир самолета В. Могутов.

Судейскую коллегию возглавляет организатор этих соревнований, руководитель полетов В. Балаев.

Турнир, который закончится в сентябре, выявит лучших спортсменов. Они войдут в сборную волей-

больную предприятия, которая примет участие в первенстве УрУ ГА.

В настоящее время руководители предприятия ведут переговоры с администрацией Дворца машиностроителей об аренде спортзала, в котором авиаторы смогут проводить регулярные тренировки.

Команда - победительница отборочных соревнований, которые намечено проводить ежегодно, получит переходящий кубок. И. ИВАНОВ.

Два года работает в отделе перевозок аэропорта Кольцово Люда Черноженко. Она встречает пассажиров у трапа и провожает их в полет. Людмила хорошо делает свое дело и мечтает летать бортпроводницей.

На снимках: комсомолка Люда Черноженко; красавцы «ТУ» готовы к очередному полету.

Фото В. Степанова.

Плюс 100 стрелков

Старый заброшенный тир... Когда-то, много лет назад, в нем обучались стрельбе воины. Часть давно расформирована, а о тире позабыли.

Однажды на стрельбище обратил внимание один из спортсменов. И предложил: давайте восстановим. Обрушенные, обвалившиеся стены расчистили.

Прошло немного времени — о тире узнали многие авиаторы. Сейчас уже 100 человек сдали зачеты.

У тренера-общественника Юрия Гаврика, техника авиационно-технической базы, работы весь день хватает, заносят и хлопот хоть отбавляй. В секцию прибывают все новые любители увлекательного вида спорта.

М. ГОРЮКОВА,
старший инструктор
физкультуры УрУ ГА.

СОРЕВНУЮТСЯ ГРИБНИКИ

Коллективный выезд за город на озеро Сугояк совершили в конце августа комсомольцы Челябинского авиапредприятия.

Первое место занял инженер службы связи В. Приладышев собрал больше всех груздей, подберезовиков.

По родному краю...

Как-то в коллективе летного состава Челябинского аэропорта зашел разговор об отпусках. Одни планировали «пожариться» на песке у южного моря, другие выбрали заграничную туристскую поездку.

— Однообразный у нас отдых получается, — включился в разговор штурман корабля ИЛ-18 Глеб Герасимов. — Давайте придумаем что-нибудь оригинальное. Есть предложение. Сколько мы летаем над Южным Уралом, сколько любуемся зеленым волнистым морем под крылом и не знаем, какая красота гор и лесов там, внизу. А что если совершить пешеходное туристское путешествие по горнозаводскому Уралу?

Итак, облачившись в туристские доспехи, авиаторы от станции Уржумка отправились в путь. Впереди — озеро Зюраткуль. Группу ведут, как и положено, штурманы. Только вместо сложнейших аэронавигационных приборов, к которым они привыкли в кабинах корабля ИЛ-18, — обыкновенный туристский компас. У штурманов еще одна «нагрузка»: Виктор Андреев старается запечатлеть живописные места горного края на пленку киноаппарата (решено создать фильм о природе Южного Урала). Глеб Герасимов то и дело «стреляет» затвором фотоаппарата: в группе авиаторов должна появиться фотовитрина о путешествии.



В районе горы Медвежьей, близ Сатки, повстречались следы хозяина тайги, но запечатлеть его так и не удалось. Зато Владимир Романов «потчевал» слушателей охотничьими рассказами. Ему есть что рассказать. Летчик много раз участвовал в охоте на волков с самолета. Волк признан врагом оленьих стад в тундре, и ему объявили борьбу. На борт самолета садятся опытные стрелки, и летчик наводит их на цели.

...Хорошо у ночного костра. Тишина. Аромат леса.

Потом были купания в Зюраткуле, футбольные матчи, в которых команды играли против штурманов, сборы грибов и ягод, походы по самым диким горным местам. И все же часто пилоты инстинктивно поглядывали на небо. Особенно, когда из-за больших гроз коридор, по которому проходили самолеты Аэрофлота, сместился в район Зюраткуля.

Небо снова позвало к себе. Сегодня авиаторы, довольные проведенным в го-

рах отпуском, продолжают летать. Москва и Ленинград, Одесса и Сочи, Красноярск и Алма-Ата... Маршрутов много. А под крылом самолета — волна Южного Урала. Теперь этот кусочек земли близок и понятен.

— Авиаторы становятся туристами, — говорит командир корабля ИЛ-18 Анатолий Бортников. — Будущим летом планируем комплексный туристский поход по Уралу — пеший и на плотах.

В. МИХАЙЛОВ.

«ГРАЖДАНСКАЯ АВИАЦИЯ» № 8

Вышел из печати августовский номер журнала «Гражданская авиация». Он открывается статьей министра гражданской авиации Б. П. Бугаева «Творчески решать производственные задачи». Под рубрикой «Рассказы о коммунистах» помещены три зарисовки о замечательных людях Аэрофлота — кавалере четырех орденов, руководителе полетов Душанбинского аэропорта С. Одегове, командире самолета АН-2, признанном мастере пилотов в горах М. Бастматове, парторге экипажа бортрадисте И. Титове.

Ряд материалов журнала посвящен сельскохозяйственным проблемам.



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

За редактора В. С. ГУРИН.

НС 10548. Заказ № 4907.

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

Ну и ну!

«БРЮЧНЫЕ СТРАДАНИЯ»

«Это было летом, летом...» 10 июня я решил заказать форменные брюки в ателье № 28 аэропорта Кольцово.

— Сделаем! — уверенно заявил закройщик Г. Мишенькин.

Через две недели пришел за обновой.

— Не готовы пока, — энергично встретил меня закройщик.

Приходил еще раз, и еще раз. Третий заход оказался удачным, но появилось маленькое «но»: при примерке брюки оказались коротки. Я оптимистично говорю закройщику: «надо их удлинить». Закройщик деловито так сказал: «удлинять не надо. Если хотите, то платите дополнительно деньги».

Заплатил, выписали квитанцию. Терпеливо ждал еще две недели. Прихожу опять, примеряю. Удивительно, но после доплаты брюки стали еще короче. Чудо-мастера из ателье маленько ошиблись — вместо того чтобы удлинить, взяли да еще их укоротили. Однако закройщик крепко обнадеежил: сделаем, приходите через недельку.

Пришел. Примерили, нормально — длина в аккурат. Взял брюки, решил еще раз взглянуть на произведение искусства. А брюки-то оказались с дырой, да и небрежно зашитой. Сдал, разумеется, обратно в мастерскую.

Явился снова, получил, примерил... И отнес в мастерскую гостиницы «Большой Урал», чтобы их удлиннили. Потому как длина опять 95, вместо 99 сантиметров по норме. Несчастливый, видать, номер у квитанции № 802425!

Так шьют-портят в ателье почти всем летчикам. Например, пилоту Сыромятникову выполняли заказ ровно год. О плохой работе ателье хорошо знает П. П. Збыковский, но никаких мер не принимает. Говорят, хорошо шьют в городской мастерской, да туда надо особое разрешение. Где шить? Без этих великих «хождений по брюкам»?

А. ПРИБЫЛЕВ.