

## Есть годовой!

Авиаторы Зауралья к середине октября выполнили один из основных показателей государственного плана — приведенные часы. Летчики на славу потрудились на службе народному хозяйству. Сверх производственной программы они налетали 200 часов.

Курганские экипажи авиации спецприменения обслуживали в нынешнем году геологов и добытчиков нефти Тюмени. Их самолеты трудились над полями Кировской и Уральской областей. Добрым словом вспоминают их хлопкоробы Ферганской долины. И в том, что труженики сел Курганской области рассчитываются с государством полновесным зерном, тоже есть заслуга авиаторов Зауралья.



# Авиатор

# УРАЛА

ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ И ТЕРМОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

№ 38 (1782).

СРЕДА.

21

ОКТАБРЯ

1970 г.

Год издания

XXVII.

Цена 2 коп.

Сегодня

В

номере:

- ТРУДОВЫЕ ПОДАРКИ — XXIV СЪЕЗДУ КПСС
- КОРРЕСПОНДЕНЦИЯ ИЗ АТБ ЧЕЛЯБИНСКОГО АЭРОПОРТА
- Очерк о пилоте Иване Булатове

## Почин находит друзей

Как известно, участники совещания руководителей полетов службы движения приняли обращение ко всем работникам предприятий Уральского управления. Напоминаем, что обращение содержит обязательство обеспечить полную безопасность полетов при управлении воздушным движением. Оно как нельзя лучше отражает стремление личного состава внести свой вклад в достойную встречу XXIV съезда КПСС.

В обращении говорится: «Обстановка, сложившаяся в службах движения ряда предприятий, в настоящее время настоятельно диктует необходимость постановки организационной, учебной и воспитательной работы на таком уровне, который обеспечил бы немедленное устранение условий, порождающих летные происшествия и предпосылки к ним.

Самыми актуальными для нас задачами являются ныне укрепление дисциплины и наведение порядка в службах движения, объявление беспощадной войны пьянцам и разгильдяям, людям случайным и безответственным. Мы должны повысить принципиальную требовательность к работникам в части пунктуального выполнения ими руководящих документов, регламентирующих летную работу и управление полетами.

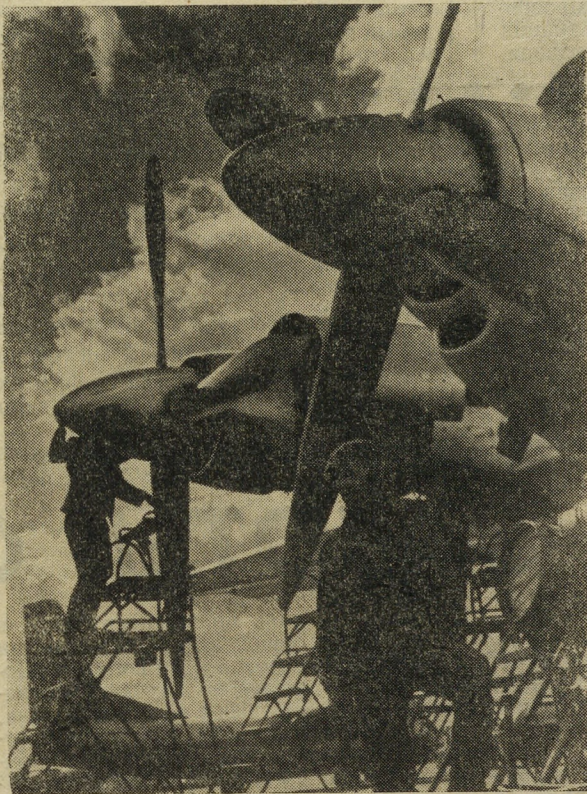
Работники службы движения Уральского управления, руководители полетов взяли на себя обязательства и призвали весь диспетчерский состав обеспечить: недопущение опасных сближений самолетов и вертолетов в полете, нарушение установленных минимумов высоты, схем снижения и захода на посадку, а также исключение случаев выпуска и приема самолетов на неподготовленную взлетную полосу.

Предложения движения Уральского управления обретают друзей. «Почин уральцев поддерживаем», — пишет заместитель начальника Чарджоуского аэропорта по движению В. Пилунов в газете «Воздушная трасса» (Туркменское управление). — Личный состав службы движения Чарджоуского предприятия, поддерживая инициативу уральцев, в честь XXIV съезда КПСС взял на себя повышенные обязательства».

Обращение участников совещания руководителей полетов предприятий Уральского управления ГА ко всем работникам службы движения обсуждено на общем собрании коллектива службы движения Ашхабадского аэропорта.

«Движенцы полностью поддержали почин ураль-

цев, их обязательства мы считаем своими обязательствами, которые и будем стремиться выполнить с честью», — сообщает зам. начальника Ашхабадского аэропорта по движению А. Григорьянц.



## Слово крепят делами

Дневником предсезонной вахты можно назвать «боевые листки», которые выходят в авиационно-технической базе Курганского предприятия. Они рассказывают о трудовых буднях службы.

«В аэропорту местных воздушных линий, — сообщает «молния», — не смог выполнить рейс самолет АН-2. Определить причину неисправности и устранить дефект послали авиатехника И. Г. Астанина. В трудных полевых условиях пришлось работать опытному специалисту. Верно поставив диагноз «болезни» двигателя, он сумел быстро заменить пор-

шень цилиндра. В короткий срок самолет был введен в строй».

О трудовом субботнике смены № 1 рассказывает следующая запись этого своеобразного дневника. Он оформлен в виде настенного календаря, в котором каждую неделю добавляется новый листок. А это значит, что коллектив АТБ подтверждает делом обязательства, взятые в честь предстоящего съезда партии.

## С комсомольским задором

Активно прошла комсомольская конференция в Магнитогорском авиапредприятии. Комсомольцы поднимали вопросы технического усовершенствования молодежи, повышения классности летного состава, соревнования за звание «Лучший по профессии». В центре внимания конференции находились вопросы безопасности полетов, культуры обслуживания пассажиров, подготовки техники. Принципиально, по-деловому, выступали секретарь комсомольской организации летного подразделения В. Федоров, инженер АТБ В. Атанов, начальник клуба юных летчиков В. Ткаченко и другие. О задачах комсомольской организации в свете требований решений XVI съезда ВЛКСМ рассказал Я. Красий.

Конференция приняла решение вызвать на соревнование в честь XXIV съезда КПСС комсомольскую организацию Кировского авиапредприятия.

Работники оперативной смены АТБ Кольцово на обслуживании ИЛ-18.

## Новости

О КТЯБРЬ у авиаторов на особом счету. Это своего рода рубеж между двумя навигациями Аэрофлота. Он проводит смотр боевой готовности предприятий к работе в зимних условиях.

## КОМИССИЯ

СТАВИТ

ОЦЕНКУ

Сегодня на линейку готовности выходит Курганское авиапредприятие. Здесь всюду в службах закончились занятия, у авиаспециалистов приняты зачеты. Все летчики прошли тренировки в облаках, выполнили определенный минимум полетов ночью.

Предприятие к работе зимой готово — такую оценку дала комиссия управления, недавно проверившая курганцев. Но вместе с тем она отметила существенные просчеты. В частности, не все обстоит благополучно с электроснабжением радиосредств. Оставляет желать лучшего культура обслуживания пассажиров. Информация о введении новых и отмене рейсов поступает с большим опозданием.

На разборе, подытоживая результаты проверки, начальник управления Н. А. Сидоренко сказал: «Чтобы авиаторы не были зависимы от погоды и зима не командовала ими, к ней должны быть готовы аэродромы, самолеты и, прежде всего — люди».

предложений по экономии электроэнергии внесли электрики. Сотрудники ПТО предложили ввести лимитно-заборные карточки на материалы по всем основным объектам. Все это дало уже, а в будущем даст еще больший экономический эффект.

И каким глубоким мог бы стать родник творческой инициативы, если бы руководители СМУ-8 подошли к проведению смотра не шаблонно, не формально, а поддерживали бы каждого рабочего в его поиске.

Но пока предложения рабочих и служащих нигде не учитываются и не оформляются, итоги ни разу не подвелись, кто над чем работает сейчас — сказать нельзя. А равнодушные расхолаживают даже самых активных. Какая уж тут инициатива, чувство хозяина.

И. БУРКО.

## ВИДЕТЬ ПЕРСПЕКТИВУ!

С НАЧАЛА общественного смотра по улучшению резервов производства прошло более полугодия. Как проходит смотр сейчас, какие предложения внедрены, что дало это производству, что мешает внедрению всех принятых предложений — для выяснения этих вопросов мы побывали в строительном-монтажном управлении № 8.

Когда зашел разговор о ходе смотра резервов производства, начальник СМУ-8 В. Д. Ярушкин несколько смутился.

— Смотр? Как же, проводим... мероприятия вот разработали. А все остальное у главного инженера.

Причина этого смущения становится понятной, когда читаешь план мероприятий. В них записано то, что к смотру резервов производства имеет отношение самое отдаленное. Пункт десятый, например, гласит: «Вести борьбу за более рациональное использование строительных материалов, не допускать их перерасхода на объектах», а третий предусматривает «шире внедрять в производство достижения науки, техники и передовой опыт». Такие общие положения можно встретить в любом документе, будь то план по новой технике или план развития производства.

Такое, мягко говоря, равнодушное отношение руководителей к инициативе рабочих не могло все-таки полностью заглушить творчество в коллективе. На счету многих из них немало добрых дел. Сантехник А. М. Дьяченко предложил заменить в сушилке радиаторы на регистры из труб, а в зимний период переводит сушилку на перегретую воду системы центрального отопления. Механик А. Д. Крюков предложил применить насос для подачи известковой массы во время приготовления раствора, установить в стройцехе транспортный вентилятор для удаления стружки. Много дельных



СКОЛЬКО уж говорили об этом, а все ни с места. Дело, конечно, хорошее, но ведь нужны люди. И без этого работы хватает. Так думали многие, когда В. И. Мачусский предложил стоянки самолетов перевести на стационарное электроснабжение.

— ...Сейчас мы имеем только две станции, а в рейсы выпускаем по нескольку самолетов. В среднем шесть минут на машину, а если где-то неполадка, не проходит сигнал, нечетко работает радиостанция — значит задержка. Вот и ломаются графики, задерживаются машины, нервничают пилоты, пассажиры, диспетчеры. Нас ругают на разборах... Сколько у нас уже зысканий!

Люди сидели молча, отводили глаза, и Виктор

## НА ЧАСТОТЕ ПОИСКА ОТВЕЧАЙ ЗА ПОРУЧЕННОЕ ДЕЛО

Иванович подумал, что не так просто будет расшевелить их, убедить в необходимости этого дела и возможности его выполнения. Они привыкли уже и к ругани, и к нарушению графиков — ведь так продолжалось годами. А труднее всего бороться с тем злом, к которому привыкли.

Виктор Иванович снова повернулся к схеме.

— Колонки установим вот здесь, — показал он на ряд квадратов. А здесь, на краю поля, будет

стоять станция. Запустил станцию — и, пожалуйста, все самолеты обеспечены.

Рыть траншею было трудно. Но день за днем работала маленькая бригада, которую возглавлял начальник АТБ В. И. Мачусский.

Вот тогда-то и начал складываться в авиатехнической базе Челябинского аэропорта настоящий коллектив. Людей объединили общая цель, общие стремления. Но главное, чего добился тогда молодой руководитель, — люди поверили в себя, в силу коллектива. Да и в него тоже.

Наконец первая траншея была готова. Электрик Виктор Михель уложил в нее кабели, после работы разделал концы. Михаил Давыденко, слесарь-бригадир, изготовил колонки. Электросварщик Габдрашмов колдовал над ними не считаясь с временем. Наконец на стоянку зарулил первый самолет.

Утром, как обычно, раньше времени пришел экипаж, поинтересовался, готова ли машина.

— Примимайте, — показал техник. Давно дожидается.

Теперь не надо было торопиться, кончилась лихорадка. Экипаж, осмотрев машину, отправился в столовую.

Сейчас уже почти все стоянки самолетов в Челябинском аэропорту пере-

ведены на стационарное электроснабжение, точно по графику вылетают из порта самолеты, но не забыто то трудное время. И сейчас коллектив АТБ живет такой же напряженной жизнью.

В обеденный перерыв из мастерской художника рванулся в коридор взрыв смеха, такого задорного и искреннего, что все, кто услышал, не могли не улыбнуться. Так могли смеяться только люди, у которых нет между собой никаких секретов, так могли смеяться только друзья. И я не удивился, когда увидел в этой комнате вместе с рабочими невысокого молодого человека с институтским ромбиком на форменном пиджаке. Это был Виктор Иванович Мачусский, начальник АТБ.

— Ну и как ты думаешь этот стенд оформить? — спросил он, когда смех утих и разговор вновь перешел на серьезную тему.

— А вот так, примерно, — ответил художник.

Здесь — портреты инициаторов соревнования за достойную встречу XXIV съезда КПСС, здесь — обязательства, а сюда — портреты лучших по профессии...

Один из пунктов обязательства, принятых к XXIV съезду партии, гласит: «Не иметь задержек вылетов самолетов по вине работников АТБ». Задача эта, понятно, не из легких. Но коллективу авиатехнической базы Челябинского аэропорта по плечу сейчас большие дела.

И. МАТВЕЕВ.

Службой погоды называют АМСГ в аэропортах.  
На снимке: техник-синоптик аэропорта Артемовский В. Иванецкая перед запуском радиозонда.

Ни один самолет не выходит на трассы Аэрофлота, ни одно техническое устройство не начинает «службу» в аэропортах, пока они не пройдут всесторонних проверок в Государственном научно-исследовательском институте гражданской авиации, недавно отметившим 40-летие своей деятельности. «Каковы основные направления в работе, которую ведет сейчас НИИ?» — спросил корреспондент «Известий» начальника института Г. Счетчикова.

## Здесь учат летать самолеты

Прежде всего следует сказать о тех прогнозах и рекомендациях, — ответил он, — которые подготовлены институтом в результате изучения воздушных перевозок пассажиров и грузов за последние годы. Оказалось, что в середине семидесятых годов Аэрофлоту предстоит перевозить за навигацию более 100 миллионов человек.

На аэродромы, имеющие соответствующие средства, — продолжил Г. Счетчиков, — ТУ-154 и подобные ей машины будут совершать автоматический заход на посадку в условиях ограниченной видимости. Надо ли говорить, насколько возрастет регулярность полетов, когда на трассах появятся такие самолеты...

Самолеты Як-40 и Бе-30 (возможности этой машины также сейчас изучаются в НИИ гражданской авиации) позволят значительно ускорить движение на местных воздушных линиях. Для очень далеких трасс, протяженностью не менее трех с половиной тысяч километров, предназначена сверхзвуковая ТУ-144.

## КРЫЛЬЯ СОРЕВНОВАНИЯ

Состоявшийся пленум теркома профсоюза авиаремонтников разработал условия социалистического соревнования предприятий управления, авиаремонтных предприятий и СМУ-8 по достоянной встрече XXIV съезда КПСС.

Итоги соревнования, которое началось первого октября и продлится до марта будущего года, подводятся в три этапа: к 7 ноября 1970 года (за октябрь), к 1 января 1971 года (за квартал, год, пятилетку) и к XXIV съезду КПСС (за октябрь 1970 — февраль 1971 гг. и за пятилетку).

В соревновании объединенных предприятий учитываются следующие показатели: участковый пассажирооборот, приведенный налет часов авиации спецприменения, выручка, производи-

тельность труда, безопасность полетов, фонд зарплаты и план капитального строительства.

У соревнующихся летных подразделений берется в расчет безопасность полетов (отсутствие летных происшествий по вине летного состава), налет эксплуатационных тонно-километров, налет часов авиацией спецприменения и производительность труда.

У авиаремонтных предприятий учитываются объем реализации продукции, ремонт двигателей, утвержденных в плане, прибыль, рентабельность и производительность труда.

У строительного-монтажного управления № 8 берется во внимание объем работ, в том числе собственными силами, ввод объектов строительства, качество выполненных работ, ввод в действие жилой площади, производительность труда и стоимость строительного-монтажных работ. У центрального агентства воздушных сообщений — участковый пассажирооборот, выручка, производительность труда и прибыль.

Поздно ночью в захламленной коммунальной квартире резко и надрывно, будто пожарная сирена, взвыл телефон. К нему подошла полусонная женщина. Из другого города ее вызывал муж. Голос терялся, и женщина не могла взять в толк, что ему нужно.

Срываясь в крик, муж просил выслать конспекты. — Константин, Ольга, Николай... — все более раздражаясь выкрикивал он. — Поняла? — и повторил все сначала.

Диалог, который великолепно исполняют Мария Миронова и Александр Менакер, способен вызвать улыбку у кого угодно. Но подчас, оказавшись на месте незадачливых супругов, вам не до шуток. Сорвав голос и ничего не добившись, вы призываете на головы связистов громы и молнии. Реакция естественна, и вполне понятна, почему работники других подразделений Кировского аэропорта нет-нет да и выскажут претензии в адрес связистов.

Не в порядке реабилитации скажу, что инженеры и техники службы проявляют немало изобретательности, чтобы радиосредства работали безупречно. Заново нам пришлось проводить телефонную и громкоговорящую связь в помещениях служб, на перроне и стоянках самолетов, монтировать АТС. Аэропорт с городом соединила новая линия связи, и на ее работу грех пожаловаться. Слышимость отличная. Для улучшения

связи введена в эксплуатацию уплотненная телефонная аппаратура типа В-3-3. В схемы ее были внесены дополнительные изменения, которые повысили надежность аппаратуры. Правда, порой из города не так просто дозвониться в аэропорт — линия постоянно занята. Но вины особой за связистами нет. Положение изменится, как только будет проло-

Большое внимание уделяется развитию средств связи аэропортов местных воздушных линий. Готовит для них аппаратуру группа инженера Ю. В. Прозорова. Сейчас она занята монтажом систем посадки, которые собираются установить в двух аэропортах.

Наш коллектив хорошо отдает себе отчет, какая

## ЗАБОТЫ СВЯЗИСТОВ

жен кабель. Хотя работники службы стараются найти способ для увеличения радиоканалов.

Наши работники приняли непосредственное участие в установке и монтаже оборудования, вели контроль за его поставкой и технической надзор за работой монтажников. Вместе с тем связисты не только давали дополнительные «рабочие руки», но сделали немало усовершенствований. Существенные изменения внесены в схемы коммутации радиопеленгаторов, установленных на рабочих местах диспетчеров службы движения.

Подумали в службе и над рациональным размещением аппаратуры. Основное радиооборудование и его коммутация сосредоточили в одном линейно-аппаратном зале, резервное расположили в другом.

роль принадлежит ему в общей задаче обеспечения безопасности полетов. Поэтому не случайно связисты бьют во все колокола, видя как туго подвигается дело с резервом электропитания. Стоит ли говорить, какую гарантию он дает для надежной работы средств радионавигации и связи. Передающий радиодетектор, к сожалению, своего резерва электропитания не имеет.

Работникам этого участка приходится многое начинать с нуля. Сами они

устанавливали антенны, принимают участие в монтаже оборудования. Есть у коллектива и его руководитель Л. И. Горевая. Желание связистов разбивается о глухую стену нежелания руководителей аэропорта поставить им необходимое оборудование. В аппаратном зале нет вентиляции и летом температура доходила

до 70—80 градусов. А зимой наблюдается обратное явление. Помещение совершенно не отапливается.

Наступает период работы в зимних условиях и эти «издержки производства» перерастут в проблему, которую решить будет гораздо труднее, чем теперь.

В. ВЕСЕЛКИН,  
начальник службы связи Кировского аэропорта.

**МЕРЫ  
ПРИНЯТЫ!**

Л ЕТОМ этого года в газете «Авиатор Урала» опубликована корреспонденция «Кто воду мутит?»

## «Кто воду мутит?»

рассказывающая о беспорядках в работе столовой в Челябинском аэропорту. Председатель комитета профсоюза И. В. Сержантов сообщил редакцию: «Статья обсуждалась на совещании командно-руководящего состава. Факты подтвердились. Столовая аэропор-

та в настоящее время беспорядочно обеспечивается горячей и холодной водой, а также электроэнергией. Для улучшения организации питания личного состава руководство комитетом назначило в столовую квалифицированного специалиста.

Сегодня наша газета представляет на суд читателей первый путевой очерк из серии «ПРАВОФЛАНГОВЫЕ», КОТОРУЮ РЕДАКЦИЯ ПОСВЯЩАЕТ 50-ЛЕТИЮ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ СССР.

«ПРАВОФЛАНГОВЫЕ» — это документальные очерки об уральских авиарботниках, жизнь и труд которых сами по себе — крупница истории отечественного воздухоплавания.

Редакция выражает надежду на дружескую помощь читателей «Авиатора Урала» в подготовке и сборе материалов этой серии.



**Ш**ИРОКОПЛЕЧИЙ плотный человек в авиационной куртке поверх кителя и фуражке с кокардой сидел за тумбочкой, крытой кумачом, и писал. Придвинутая вплотную к окну колченогая тумбочка своей неустойчивостью не отвлекала пилота. Зато всякий раз, когда на бревенчатый домик Серовского аэровокзала обрушивался вихрь, пилот на секунду отрывался от написанного, и мне, сидевшему несколько поодаль, казалось, что силу и направление ветра он определяет на слух.

К вокзалу ветер подкрадывался неслышно, как тать, и сперва легонько шебаршил пересохшей замазкой, потом долго шарил по бревнам, выскивая щели, удивленно посвистывая, шевелился в пазах и, наконец, осмелев, с воем набрасывался на дом.

Дом содрогался, и пилот поворачивал голову, озабоченным взором оглядывая небо, полотно тоскливого цвета висевшее над городом.

Когда ветер стихал, становилось слышно, как за стеной потрескивает радиоаппаратура и глуховатый голос монотонно что-то бубнит в микрофон, а снаружи в диспетчерскую сочилось звонкое чмокание грязи под ногами редких в этот час пассажиров.

Вошел радист с пристроенным по-плотничьи, за ухо, карандашом и листочком бумаги в руках.

— Какой прогноз? — спросил пилот, не оборачиваясь.

— Да вот, Иван Афанасьевич, полюбуйтесь. Синоптики подтверждали предложения пилота, и он в огорчении качал головой: с юго-запада на Серов широким фронтом надвигался циклон с низкой облачностью и осадками. «Надо опередить его, иначе туман или снегопад прикроют наглухо землю».

— Куда полетим сначала? — вслух сам себя спросил он, и угольник под пальцами пилота завертелся на карте. Вытирая паклей руки, на пороге вырос техник и шутливо отрапортовал, что ЯК-12 готов к производству полетов.

Пилот поднялся и, собрав планшет, сказал, обращаясь ко мне:

— Ну что же, если хотите писать о крылатом санитаре, идите. Работа шофера скорой помощи в чем заключается? Знаете? Вот и отлично! Моя задача та же.

А спустя минут десять за гранью видимого остался дымящийся трубами город, и тайга залескалась под крылом, унылая, серая — глазу не за что зацепиться, — и непонятным казалось, как в этом море однообразия ориентируется пилот.

Он молчал, а я тем временем вспоминал Курган, где нынешним летом авиаторы отмечали 25-летие своего предприятия. Стенгазета, выпущенная к юбилею, в короткой заметке рассказывала о комсомольском звене, созданном в 1948 го-

ду секретарем комсомольской организации Иваном Булатовым.

Это был невысокий, сухощавый, с просветленными ощущением успехов глазами человек, от всей фигуры которого, подвижной и легкой, веяло стремительностью и инициативой. 26-летний пилот привез в Курган боевые награды, фронтовой опыт комсомольского вожака и неумную жажду полета.

Есть люди, возле которых обыденность происходящего начинает казаться чем-то неизмеримо важным. Обычный почтовый рейс у них превращается в общественно значимый. Суть не в том, что Булатов умел находить слова, простые и ясные в своей правдивности.

— Самолет с грузом, — вспоминают ветераны Зауралья, — должен прибыть в пункт назначения, скажем, через 5 часов 03 минуты. А Булатов, умело используя наивыгоднейшую высоту, тратил 4 часа 28 минут, экономя время и делая по четыре рейса вместо двух.

Звено выполняло самые почетные, то есть наиболее трудные задания, перекрывая годовые нормы третьего года послевоенной пятилетки.

Страна, поднимаясь из руин, нуждалась в правофланговых — это было время, когда в Сталинграде киевский каменщик вел показательную кладку, а ленинградский токарь показывал пример скоростной обработки металлов. Приказом генерал-лейтенанта авиации Байдукова секретарь партийной организации авиапредприятия Кургана Иван Булатов был занесен в Книгу почета...

**Б**ЛЕСНУЛА вдали розоватая щель, прижатая к горизонту, а вскоре слабые лучи солнца тронули тайгу, и она ожила, заиграла желтым цветом осин, белизой оголенных берез в сиреновой дымке.

— Летом приезжайте, — сквозь шум мотора прорвался голос пилота. Он наклонился, блестя смеющимся глазом в сетке морщин. — Летом понастоящему красива тайга.

Справа из-за леса, окольцованная рекой, вынырнула деревенька с избами, тесно прижатыми друг к другу.

Булатов кружил над поляной, хмурясь и ругая кого-то, потом, снизив



машину, завис на секунду над землей наподобие вертолета и, осмотрев площадку, посадил самолет.

Из деревни по тропинке торопливо двигались люди, и Булатов, оттащив раскряжеванные хлысты, вразброс валившиеся по поляне, прихватив почту, направился к ним.

Пока девушка-фельдшер, одетая по-городскому, поддерживая под руку



1948 г. Курган. Душой звена энтузиастов называли пилоты Зауралья секретаря первичной комсомольской организации Ивана Булатова.

женщину с ребенком, скороговоркой выкладывала Булатову нужды медицинского пункта, шустрый парнишка лет десяти, ощутив колеса, потрогав винт, с беззащитной требовательностью ребенка стал дергать пилота за рукав, и вопросы сыпались, как горох из мешка.

— Будущий летчик!

— Отличник наш, — уважительно смеялись провожающие, а Булатов, отвечая, сорвал травинку и, разжав пальцы, выпустил ее — судя по ветру, циклон приближался к Пельму. Мы торопились в Еремино...

# Осенняя капель

ОЧЕРК

**С**ЕГОДНЯШНИЙ день можно считать удачным, — сказал Булатов вечером, когда аэропорт опустел. — Всего три посадки, — и, уместившись на стуле, закинув ногу на ногу, пояснил. — Значит, в районе без происшествий.

Перед этим мы побывали еще в двух селах, потом отвезли женщину с ребенком на вокзал. Подождав красноурьинский автобус, Булатов усадил ее. Доставив в городскую больницу роженицу из Еремино и выполнив просьбу пельмского фельдшера, мы возвратились в аэропорт на случай срочного вызова.

— Случается, в праздники по 17 посадок сделаешь, — рассказывал он. — И все вызовы срочные. Из Серова с хирургом в Морозово, потом в Гари, где требуется переливание крови, а потом летишь в Кузнецово. Там острый приступ аппендицита, а девчонка-

**Ц**ИКЛОН, предсказанный утром синоптиками, подобрался к Серову и разрядился дождем, по-весеннему бойким и теплым.

О чем думал пилот? О том, сколько спас жизнь? Или о том, сколько часов налетал за долгие годы службы? Или, может быть, о своем любимом «Яке», под крыльями которого — территория, равная странам Бенилюкса?

Проникая в самые укромные местечки района — точки даже на пилотской карте — маленький четырехместный самолетик его постепенно, но неотвратимо меняет как бы изнутри старый быт сел и деревень, способствуя образованию новых представлений.

И вот уже молодая колхозница, готовясь стать матерью гражданина, которому суждено жить в XXI веке, спрашивает с фельдшера не телегу и не газик, а именно самолет: в райцентре и уход лучше, и специалисты квалифицированной.

А где-нибудь под Гаями, куда и своя-то «районка» попадала после выхода в свет денка через три, тракторист, вернувшийся с поля, усаживается на диван со свежими «Известиями» в руках.

Протоптана стезька к санитарной площадке, и уже глядишь, иной председатель, из тех, что подальновидней, расширил тропинку, грунтует ее. И не только потому, что подвода, застряв в распутицу, растратит те драгоценные для жизни человека минуты, которые сберет самолет. А потому еще, что смекает, где-то на подходе современные, скоростные машины, и тогда камнем преткновения на дороге к жизни покажется людям эта раскисшая в поле стезя.

**П**О трассам, проторенным коммунистом Булатовым в серовском небе, цивилизация наступает на деревню, стирая вековую противоположность города и села.

Нет, не верхоглядство учит высота. Оттуда, с высоты, видишь дальше и мыслишь масштабней.

Р. КУДРЯШОВ.  
(Наш спецкор).

Свердловск — Серов.

Рис. автора.

## Звучат стихи Сергея Есенина

Недавно в гости к детям авиаторов Кольцовского предприятия приехали артисты Свердловской государственной филармонии. С содержательной, интересной лекцией о жизни и творчестве выдающегося русского поэта С. А. Есенина, чье 75-летие широко отмечается нынче народами

нашей страны, выступила Шубина.

Артист Третьяков прочел стихи поэта.

А вечером красиво оформленный зал клуба был предоставлен молодежи. «Осенний бал» открыл оркестр педагогического института.

Э. ЗИМИНА.

## НОВЫЕ ЛИНИИ АЭРОФЛОТА

ДВЕ НОВЫЕ РЕГУЛЯРНЫЕ ЛИНИИ — В ДРВ И ЛАОС — ОТКРЫЛ СОВЕТСКИЙ АЭРОФЛОТ. ДО СИХ ПОР НАШИ ПАССАЖИРСКИЕ САМОЛЕТЫ СОВЕРШАЛИ ЛИШЬ ОТДЕЛЬНЫЕ ПОЛЕТЫ В ЭТИ ДВЕ СТРАНЫ. МАРШРУТ ТУРБОВИНТОВОГО ИЛ-18, КОТОРЫЙ БУДЕТ СОВЕРШАТЬ РЕЙСЫ ИЗ АЭРОПОРТА ШЕРЕМЕТЬЕВО: МОСКВА — ТАШКЕНТ — КАРАЧИ — КАЛЬКУТТА — ВЬЕНТЬЯН — ХАНОИ. ТАКИЕ РЕЙСЫ БУДУТ ПОВТОРЯТЬСЯ ЕЖЕНЕДЕЛЬНО. ЭТО ОДНА ИЗ САМЫХ ПРОТЯЖЕННЫХ СОВЕТСКИХ МЕЖДУНАРОДНЫХ ТРАСС: ОКОЛО 10 ТЫСЯЧ КИЛОМЕТРОВ. ПЕРЕЛЕТ (НЕ СЧИТАЯ СТОЯНОК) ДЛИТСЯ 16 ЧАСОВ. (ТАСС).

ЕЩЕ один вид спортивных соревнований: «Сейчас, как никогда, придает большое значение физической подготовке летчика. Здесь собрались лучшие спортсмены подразделений, и хотелось бы на-

никам соревнования: «Сейчас, как никогда, придает большое значение физической подготовке летчика. Здесь собрались лучшие спортсмены подразделений, и хотелось бы на-

## КУБОК НЕ МЕНЯЕТ ПРОПИСКУ

Открывая игры, начальник летно-штурманского отдела управления Н. П. Семин обратился к участ-

деться, что они станут хорошими пропагандистами спорта, привлекут к нему новые массы».

команды волейболистов курганцев и челябинцев. Игра доставила истинное удовольствие болельщикам, и, надо отдать должное,



была самой интересной из всех встреч.

ОЧЕНЬ РОВНО, БЕЗ ПОРАЖЕНИЙ ЗАКОНЧИЛИ РОЗЫГРЫШ КУРГАНСКИЕ ВОЛЕЙБОЛИСТЫ. ХОЗЯЕВА СОРЕВНОВАНИЙ НЕ ОБМАНУЛИ НАДЕЖД СВОИХ БОЛЕЛЬЩИКОВ — КУБКУ НЕ ПРИШЛОСЬ МЕНЯТЬ ГОРОД.

НА ВТОРОМ МЕСТЕ — КОМАНДА СВЕРДЛОВСКОГО ЛЕТНОГО КОЛЛЕКТИВА САМОЛЕТОВ ИЛ-18, В ЧИСЛО ПРИЗЕРОВ ВОШЛИ ТАКЖЕ СПОРТСМЕНЫ ЧЕЛЯБИНСКОГО ПОДРАЗДЕЛЕНИЯ.

И ХОТЯ ОБЕ КОМАНДЫ ЗАВОЕВАЛИ ПРИЗОВЫЕ МЕСТА, ОНИ ВЫСТУПИЛИ НИЖЕ СВОИХ ВОЗМОЖНОСТЕЙ. ОСОБЕННО, СВЕРДЛОВЧАНЕ. МЫ ВПРАВЕ ОЖИДАТЬ ОТ КОМАНДЫ, У КОТОРОЙ БОЛЬШЕ УСЛОВИЙ ДЛЯ ТРЕНИРОВОК И ЕСТЬ СВОЙ СПОРТИВНЫЙ ЗАЛ, СЛАЖЕННОЙ, КРАСИВОЙ ИГРЫ.

АЛЕКСАНДР Иванов с утра то и дело хватался за пульс, нервничал. Второму пилоту после вчерашнего дня что-то крепко нездоровилось. Тревожно поглядывая он то на чистое небо, то на секундную стрелку. Измерял пульс то стоя, то лежа.

Город Среднегорск был немал, в аэропорту то и дело взмывали в небо серебристые «Илы» и «Ту».

«Врач медсанчасти всех в лицо не помнит», — мысль Александра работала витиевато. И он решил пойти в банк, сделать ход конем. Авось, пройдет.

Перед рейсом в медсанчасть неуклюже, мешковато вошел мужчина в форме.

— Иванов я, из экипажа... Самочувствие хор... — застенчиво начал он.

— Посмотрим, — и врач протянула руку вошедшему.

— Здравствуйте! — второй пилот двумя руками старательно и крепко пожал руку женщины.

— Видите, какой вежливый второй пилот у Кононова, — героически сдер-

живая смех, сказал оказавшийся рядом бортмеханик из другого экипажа. — За ручку здороваюсь, не иначе! — Руку для пульса! — несколько раздраженно промолвила доктор. — Давление... Номер удался. Снимая френчик со



своего недолгого двойника, Иванов поблагодарил его: «Спасибо, друг. Лечу, лечу...»

Случайно пойманный в аэровокзале пассажир отправился дожидаться своего самолета.

В этот день Александру Иванову явно везло. У «самого синего в мире» встретил закадычного друга-железнодорожника. По случаю встречи мах-

нули по-холостячки в ресторан «Горный аул». Предельно вежливый гарсон предложил:

— Прошу в саклю. Или лучше в кусты?

Под чинарою густой продежурили до рассвета, поймали такси. Железно-

## «ВЕЖЛИВЫЙ» ПИЛОТ

дорожник — в дрезину, Александр — покачивал крылами.

Утром А. Иванов не мог шевельнуть ни рукой, ни ногой. Ломал голову, кого бы послать вместо себя в медпункт, но здесь его хорошо знали.

— Эх, ты горе у моря. Прими поллитра — нет, нет — подсолнечного масла, — и проскочишь. Верный способ. Дерзай, Саня!

А. Иванов дерзнул. Влил в себя 0,5 л ядерной жидкости. Его водило и мутило, он позеленел, но предстал пред очами медика.

Врач взглянула в красноватые, как у чебака, глаза А. Иванова:

— Что-то неважно выглядите?

Случай у черноморья закончился все же не радостно, масло не помогло. Командир разбираться прилетел.

Обсуждали и осуждали А. Иванова в экипаже и на собраниях. Наказали, посадили на первый раз на землю. Трехмесячный срок отбывал в перелетах. А там — вернули.

«У ОСЕННЕГО ПРИЧАЛА...» ТАК НАЗВАЛ СВОИ ФОТОЭТЮД НАШ ВНЕШТАТНЫЙ И КОРРЕСПОНДЕНТ С. САВИН.

## ОБЪЯВЛЕНИЕ

Рижский Краснознаменный институт инженеров гражданской авиации им. Ленинского комсомола производит прием слушателей на подготовительное отделение (с отрывом от производства).

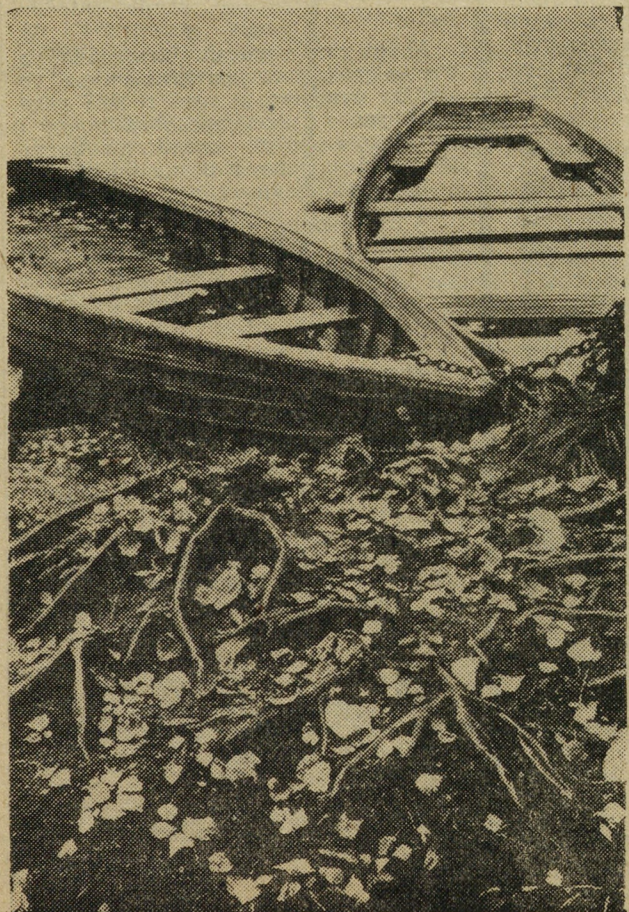
Срок подачи заявлений до 10 ноября.

Начало занятий с 1 декабря.

На подготовительное отделение принимаются по направлениям промышленных предприятий, строек, организаций транспорта и связи, совхозов

и воинских частей лица с законченным средним образованием из числа передовых рабочих, колхозников, имеющих стаж практической работы не менее одного года и демобилизованных из рядов Вооруженных Сил СССР.

Срок обучения 8 месяцев. Желающие поступить на подготовительное отделение подают заявление в отдел кадров предприятий или отдел кадров Уральского управления гражданской авиации по адресу: г. Свердловск, И-20, аэропорт Уктус.



22-05-21, доб. 1-96.

Свердловск, И-20,  
аэропорт Уктус.

Редактор В. С. ГУРИН.

НС 10637. Заказ № 5535.

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