

СЛАВА СОВЕТСКОЙ АВИАЦИИ!

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

ЛЮДИ БОЛЬШОГО ПОЛЕТА

«Мы люди большого полета», —
Так в песне поется про нас —
Пилотов гражданского флота,
Трудящихся авиатрасс.

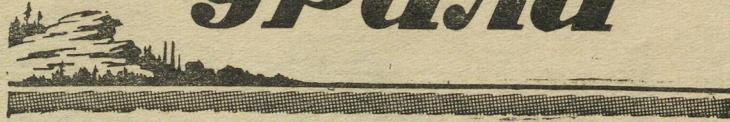
Да! В рейс мы летим небывалый.
Такой старт впервые нам дан:
В планшете — наш флаг
самый алый —
На годы рассчитанный план.

Высотам здесь и расстояниям
И скоростям точен расчет.
Сама семилетка заданье
Вручила на этот полет!

Проложен прямой и далекий
Маршрут семилеткою нам.
Мы — люди большого полета
К заветным ее рубежам.

В. ДЕЕВ.

Авиатор Урала



Орган политотдела Уральского территориального управления
ГВФ и теркома профсоюза авиарботников

№№ 62—63
(983—984).

ЧЕТВЕРГ, 18 АВГУСТА
1960 г.

Год издания 18-й

Могучие крылья Родины

ЕСТЬ ДЕНЬ, когда взоры всего советского народа прикованы к голубым глубинам пятого океана. Небо в этот день наполнено сотнями самолетов, с виртуозным мастерством выполняющих каскады фигур высшего пилотажа. Бочки и виражи, горизонтальные и вертикальные спирали, штопоры и петли Нестерова быстро следуют друг за другом. Вертолеты над головами зрителей исполняют воздушный «Большой вальс». Строем проходят звенья и эскадрильи. А под конец сияющая высота расцветает яркими красками парашютов.

Это — День Воздушного Флота СССР, давно уже ставший любимым всенародным праздником в нашей стране. В этот день советские люди торжественно чествуют своих славных летчиков, работников авиационной промышленности, конструкторов и деятелей науки.

История создания советского воздушного флота неразрывно связана с именем Владимира Ильича Ленина.

По предложению Владимира Ильича в апреле 1918 года был организован специальный отдел по применению авиации в народном хозяйстве. В январе 1921 года Ленин собственноручно пишет декрет Совнаркома РСФСР о воздушных передвижениях над территорией РСФСР и ее территориальными водами. По личному указанию вождя 1 мая 1922 года была открыта первая международная воздушная линия Москва—Кенигсберг протяженностью 1300 километров.

В ПОСЛЕДУЮЩИЕ годы стало стремительно развиваться отечественное производство самолетов и авиационных моторов. Были созданы такие машины, как АНТ-2, АНТ-9, «Сталь-2» и другие. К концу 1925 года потребность в самолетах полностью удовлетворялась отечественной авиационной промышленностью. Особенно широкое развитие советская авиация получила в годы пятилеток. Именно тогда, 15 мая 1931 года, была открыта и первая воздушная трасса на Урале, связывающая столицу нашей Родины—Москву со Свердловском.

Советские авиаинженеры все эти годы продолжали неустанно работать над совершенствованием самолетов и моторов, создавали новые типы и марки воздушных машин. Угроза военного нападения на социалистическое государство заставляла строить в первую очередь военные самолеты.

Усиленное развитие боевой авиации сыграло решающую роль в годы Великой Отечественной войны. В первые же дни войны советские летчики на отечественных машинах сумели дать врагу достойный отпор.

ПОСЛЕ окончания войны могучие крылья Родины продолжали расти и крепнуть особенно бурно. Усилиями конструкторов, инженеров, ученых, рабочих созданы реактивные и турбовинтовые самолеты различных типов и назначений. Военно-Воздушные Силы страны получили лучшие в мире машины, обладающие сверхзвуковыми скоростями, большой дальностью полета и высоким потолком. Гражданский воздушный флот оснащался такими получившими все-

ТЕЛЕГРАММА Свердловск БАРАБОХИНУ, БОЛЬШАКОВУ, КИЗИКОВУ

Поздравляем вас и коллектив работников подразделений со всенародным праздником — Днем Воздушного Флота СССР. Желаем всему личному составу успехов в борьбе за досрочное выполнение авиатранспортного плана второго года семилетки, хорошего здоровья и счастья в личной жизни.
ЛОГИНОВ, ЛЕОНТЬЕВ,
ШАПОШНИКОВ.

мирную известность замечательными самолетами, как Ту-104, Ил-18, Ан-10, Ту-114.

В мирном небе нашей Родины могут летать только мирные иностранные самолеты, у которых дружественные намерения. А непрошенным гостям, бесцеремонно вторгающимся в воздушные пределы Советского государства, ждет «горячая» встреча. В этом на-

собственной шкуре смогли убедиться летчики с американских самолетов-шпионов: Пауэрс, сбитый под Свердловском 1 мая нынешнего года, и экипаж реактивного бомбардировщика-разведчика, отправленного охладиться на дно морское 1 июля этого года.

Нынешний год был поистине триумфальным для советской авиации. Буквально с первых дней 1960 года наши летчики начали вписывать в таблицу мировых рекордов все новые и новые достижения по скорости полета, высоте, дальности. Сейчас летчикам СССР принадлежит абсолютное большинство мировых рекордов по самолетам и вертолетам.

НОБЫМИ успехами в труде ознаменовали 1960 год и авиарботники Уральского управления ГВФ. В этом году освоены рейсовыми экипажами полеты на новой авиационной технике — турбовинтовых самолетах Ил-18. В совершенстве овладели пилотированием этих высотно-скоростных машин экипажи, которыми руководят командиры кораблей коммунисты П. А. Ермаков, Г. А. Борцов, Н. А. Феоктистов, И. А. Горский и другие. Семья авиаторов-уральцев пополнилась новыми «миллионерами», которых по праву называют золотым фондом Аэрофлота.

Борясь за выполнение решений XXI съезда КПСС о превращении воздушного транспорта за семилетку в один из главных видов передвижения на далекие расстояния, коллектив Свердловского аэропорта проделал большую работу по увеличению воздушных перевозок. В результате только прирост пассажирских отправок за прошлый год превысил объем отправок за весь 1956 год! Еще лучше трудился этот коллектив нынче и завоевал заслуженную победу — первое место среди подразделений Аэрофлота.

Славно трудятся и летчики легкомоторной авиации. С начала года экипажами обработано с воздуха более 228 тысяч гектаров земельных и лесных угодий в различных районах уральских областей. Большую помощь авиаторы оказывают работникам здравоохранения. За семь с половиной месяцев 1960 года летчики только Уктусского подразделения совершили уже более 400 вылетов к больным, спасли жизнь десяткам людей.

ВНЫНЕШНЕМ году День Воздушного Флота СССР отмечается в обстановке высокого политического и трудового подъема, вызванного решениями июльского Пленума ЦК КПСС. Постановление призывает широким фронтом развернуть работы по коренной технической реконструкции основных видов транспорта. Накануне открытия июльского Пленума ЦК КПСС советские люди смогли познакомиться с отличными турбинными машинами — Ту-124 и Ан-24, которые призваны заменить на внутренних линиях поршневые самолеты, а также с вертолетом «Москвич». Это был подарок советской авиационной промышленности Пленуму Центрального Комитета партии.

Празднуя День Воздушного Флота СССР, советские люди гордятся своей авиацией. Это именно те могучие крылья Родины, о которых мечтал и о развитии которых заботился Владимир Ильич Ленин.

ПЛАН ВОСЬМИ МЕСЯЦЕВ — досрочно!

Настойчиво боролись экипажи самолетов Ил-12 авиатранспортного подразделения за то, чтобы встретить всенародный праздник — День Воздушного Флота СССР — новыми успехами в труде. Их усилия увенчались заслуженной победой. К 18 августа авиаторы летного коллектива, руководимого И. Ф. Лупачевым, досрочно завершили по тонна-километрам план восьми месяцев! Это — достойный подарок к Дню Воздушного Флота.

З. ПОТАШЕВА,
инженер-экономист.



Мы рождены, чтоб сказку сделать былью,



ПЕРЕДОВАЯ БРИГАДА

Второй год бригада слесарей-сборщиков ремонтного предприятия в составе П. М. Афонина, А. Ф. Татарина, Г. К. Мошкунова и П. Л. Новак упорно борется за осуществление путеводных принципов наших дней: работать, учиться и жить коммунистически.

Во главе бригады стоит комсомолец, депутат городского Совета Павел Михайлович Афонин. Он является опытным слесарем-сборщиком, отлично овладевшим навыками сборки и хорошо освоенным материальную часть ремонтируемых двигателей. Недавно Павел Михайлович принял участие в работе Первого слета передовиков коммунистического труда Уральского управления, где он был избран делегатом на Всесоюзное совещание разведчиков будущего Аэрофлота.

Бригада П. М. Афонина работает на участке окончательной сборки и через ее руки проходит, в конечном счете, вся продукция ремонтного предприятия. А известно, что конец — всему делу венец. Следовательно, от того, как поработает эта бригада, зависит и успех всего коллектива.

Но личный состав ремонтного предприятия твердо уверен, что сильные, веселые члены бригады коммунистического труда не подведут их. Да это так и на самом деле.

Хороши успехи у бригады в честь всенародного праздника Дня Воздушного Флота СССР.

А. ВИКТОРОВ.

КОГДА командир корабля подошел к самолету, члены экипажа как всегда собрались доложить ему о том, что материальная часть в полной исправности и машина готова к вылету в рейс. Но руководитель экипажа предупредительно поднял руку: «Не надо!» и заговорил сам:

— Вот что, друзья. Нас попросили отвезти в Пермь мотор. Там у них из-за этого уже третьи сутки самолет простаивает. Если мы не увезем двигатель, значит будет потеряно еще несколько дней. Нам обещали помочь в погрузке мотора. Но выделить сейчас могут не больше двух-трех человек. Так что в основном нужно рассчитывать на свои силы. Я от имени экипажа дал согласие. Правильно?!

Второй пилот и бортрадист молча кивнули головой. Но бортмеханик, сравнительно недавно летающий в этом экипаже, сразу же ринулся в бой.

— Что я грузчик, что ли? Кому надо, тот пусть и возится с мотором. Знаем мы их «помощь»: будут целый день за нас водить да тянуть время. Так куда к черту и не улетит. Да и добро бы для своих ребят мотор везти, а то ведь чужая машина стоит!!! Нам-то какое дело до пермяков?!

— Во-первых, у нас в экипаже ругаться не положено, — дождавшись, когда бортмеханик выкричался, спокойно сказал командир корабля Виктор Дубовик. — Во-вторых, машина в Перми — не чужая, а наша, советская, и от ее простоя



Окрепшие крылья

теряет наше родное государство. Конечно, заставить тебя грузить двигатель никто не имеет права. Это в твои обязанности, как говорится, не входит. Учти только, пока мы не заберем мотор — никуда не полетим! Ясно? Ну, а теперь пошли в ЛЭРМ — будем грузить двигатель...

Но бортмеханик демонстративно отвернулся. Он даже не захотел смотреть, как пошли к ангару три члена экипажа во главе с командиром. И потом, когда через некоторое время они вместе с двумя техниками и привезенным мотором вернулись к самолету, он продолжал делать вид, что совершенно не обращает внимания на их работу.

И все-таки нет-нет да и бросал бортмеханик украдкой взгляды на товарищей. Для пяти человек погрузить в самолет двигатель, весящий более полутонны — очень трудное дело. Лица ребят краснели от напряжения, на руках от уси-

лия вспухали вены, а все же дело подвигалось медленно.

Одна деталь особенно резко бросилась механику в глаза: на поврежденной руке командира корабля бинт, который еще час назад был белоснежным, теперь стал черным. И сердце авиатора не выдержало. Бортмеханик подошел к двигателю и налег на него плечом. Мотор двинулся вперед. Через несколько минут погрузка была закончена...

Экипаж, которым руководит молодой командир корабля Виктор Дубовик, по праву считается лучшим в авиатранспортном подразделении. Его члены постоянно работают над повышением своей квалификации, настойчиво борются за план. Об их производственных успехах наглядно свидетельствуют цифры выполнения семимесячного задания: тонна-километры — 124,3 процента, налет часов — 107,6 и производи-

тельность полетов — 115,3 процента. Экономлено около трех тонн авиабензина. За счет повышения производительности полетов и сбережения горючего экипаж дал государству 38000 рублей сверхплановых накоплений.

Особенно четко работает бортрадист комсомолец Евгений Борисов. Он всегда сумеет установить уверенную двухстороннюю связь самолета с землей. Незаменимым помощником пилотов бывает Е. А. Борисов при заходе на посадку в сложных метеоусловиях.

Но душой экипажа, его «руководящей и направляющей силой» является — и не только по служебному положению — его командир молодой коммунист Виктор Дубовик. Он всегда подчиненным, как это было в случае с мотором для пермяков. Ему присвоен самый ответственный минимум I.I.

По инициативе В. И. Дубовика, возглавляемый им экипаж первым в подразделении включился в борьбу за получение почетного права именоваться экипажем коммунистического труда. И первым же в коллективе он завоевал это высокое звание. Сейчас члены передового экипажа, когда к ним приходит новый товарищ, рассказывают о сложившихся у них традициях, помогают ему быстрее найти свое место в борьбе за осуществление принципов коллективов коммунистического труда.

Командир корабля Виктор Дубовик избран делегатом на Всесоюзное совещание передовиков соревнования бригад и ударников коммунистического труда Аэрофлота. Оно состоится в Москве, в середине сентября. И сейчас экипаж В. И. Дубовика удваивает и утраивает свои усилия, чтобы встретить это событие новыми трудовыми успехами. В. ДЕБЕРДЕЕВ.

НА СНИМКЕ: командир корабля Виктор ДУБОВИК и бортрадист Евгений БОРИСОВ перед вылетом в рейс.



С Н О В А В СТРОЮ

ГРУППА внимательно слушает лекцию по радионавигации. По точно сформулированным вопросам, стремлению уяснить детали, пониманию даже узкоспециальных терминов чувствуется, что здесь собрались не новички в авиации, а люди, имеющие немалый опыт и знания в самолетовождении. Большинство одето в летные куртки или военные гимнастерки без погон. Не трудно догадаться, что все они вчерашние воины.

Так оно и есть. Большая группа демобилизованных летчиков и штурманов была принята на работу в службу движения Свердловского аэропорта.

Новое, значительное сокращение Вооруженных Сил СССР уже вернуло к мирному труду сотни тысяч бывших воинов. Советское государство проявляет большую заботу об их трудоустройстве. В нашей стране каждому найдется дело по душе, каждый может подобрать себе работу по специаль-

ности, а тот, кто не имеет такой, получит ее.

Новую, интересную специальность диспетчера службы движения осваивают демобилизованные летчики и штурманы. Здесь пригодятся и те знания, которые они получили в летных и штурманских школах, и тот летный опыт, который они приобрели в рядах Военно-Воздушных Сил. Здесь они имеют возможность в полной мере проявить своиственные советским летчикам инициативу, настойчивость, смекалку и выдержку.

Что и говорить — работа интересная! Поэтому-то с таким вниманием и интересом слушают увлеченные в запас офицеры лекции, стремясь как можно быстрее научиться всему, что необходимо знать диспетчеру для руководства полетами.

Некоторые из слушателей уже начали непосредственное обучение практике руководства полетами на рабочем месте. Так, А. З. Елохов в отдель-

ные моменты, когда движение самолетов было неинтенсивным, уже заменял диспетчера АДП, а В. А. Матвейчук и Ю. Н. Ситников хорошо ознакомились с работой диспетчера КДП.

Как заправский диспетчер ведет график движения в РДС недавно демобилизованный штурман В. М. Чвялев, а П. П. Савенко и А. П. Огданский, под контролем опытных диспетчеров, дают свои первые команды экипажам летящих самолетов.

И сейчас, проходя теоретическую подготовку, они нетерпеливо спрашивают:

— А когда же мы снова начнем практическое обучение руководством полетами?

Коллектив службы движения дружески встретил демобилизованных воинов. Каждого из них прикрепили к опытному диспетчеру, готовому передать весь свой опыт и знания новым товарищам. Кстати, немало среди этих «опытных диспетчеров» и бывших воинов. Около двух лет работает в службе движения демобилизованный летчик Д. И. Ворожцов. Опыт и знания, полученные в Советской Армии, помогли ему быстро освоить руководство полетами и в настоящее время Д. И. Ворожцов успешно работает старшим диспетчером ГРДП.

Подполковник С. Г. Брюханов в армии был заместителем командира полка. После демо-

НА ПОЛЯХ Свердловской, Челябинской, Пермской, Курганской и Тюменской областей успешно ведут борьбу с вредителями сельского хозяйства экипажи самолетов подразделений специального назначения Уральского управления ГВФ. Этим самым оказывается большая практическая помощь труженикам социалистических полей в выращивании и сохранении богатого урожая.

билизации он пошел работать диспетчером КДП и уже месяц как допущен к самостоятельной работе. За это время тов. Брюханов, запечатленный на фотоснимке, показал себя, как грамотный, вдумчивый работник. Руководство полетами в районе аэропорта находится в надежных руках!

О. Маслов после демобилизации из рядов Советской Армии решил работать дежурным по полетам и быстро освоил новую для него специальность. Товарищи по работе отзываются о тов. Маслове, как о хорошем движентце.

Немало и других демобилизованных воинов работает в службе движения нашего аэропорта. Все они успешно освоили гражданскую специальность авиационного диспетчера и чувствуют себя в передовом строю борцов за коммунизм.

В. МАРТЮШЕВ,
начальник ГРДП.



Коллектив Челябинского подразделения идет в авангарде развернувшегося социалистического соревнования за досрочное выполнение годового плана авиационной работы. Он уже выполнил задание восьми месяцев и сейчас завершает в честь Дня Воздушного Флота СССР выполнение годового плана.

Особенно хорошо организовали авиационной работы инженер по специализации Челябинского подразделения В. П. Близицын и командир оводного отряда П. И. Яковлев. Они за счет сокращения фронта своих работ помогают выполнять план другим подразделениям.

Так, соревнуясь между собой, авиаторы оказывают помощь один другому. В настоящее время хороших успехов на борьбе с зерновой совкой добились экипаж В. В. Галаминских, коллектив звена, возглавляемый тов. Бердюгиным, из Курганского подразделения и коллектив звена, руководимый Ф. Т. Ломовым, из Челябинского подразделения.

Л. КОЗЛОВА,
инженер по специализации,
Уральского управления.

преодолеет трудности транспорта и простор!

«ЗДЕСЬ МНОГО ТЕПЛА...»

Это уютное в зелени здание хорошо знакомо всем экипажам, которые бывают в Свердловском аэропорту. Их визиты сюда весьма различны по продолжительности: одни появляются здесь не больше чем на полчаса, другие — остаются на ночевку, третьи — живут здесь по нескольку дней. Но все члены всех экипажей уходят отсюда с одним неизменным чувством глубокой благодарности и признательности к людям, работающим в этом здании — в профилактории Свердловского аэропорта.

— Если летчик улетел от нас хорошо отдохнувшим, сытым, в бодром настроении, — говорит начальник профилактория врач Полина Яковлевна Прохоренко, — значит мы выполнили свой долг.

Вот почему обслуживающий персонал всегда так внимателен и чуток к запросам членов экипажей.

И достаточно кому-нибудь из авиаторов высказать то или иное пожелание, как оно сразу же выполняется. Как-то раз московский бортрадист заявил:

— Неплохо было бы блинов покушать. Тех самых, которые у тещи бывают!..

Старшая медсестра К. Н. Чубарова и старший повар М. П. Кокшарова восприняли эту шутку как должное. И уже за ужином, расправляясь со стопкой нежного, исходящего паром, заказа, радист признался, что таких вкусных блинов он и у тещи не едал! Работники профилактория постоянно заботятся о разнообразии приготовляемых блюд, о широком их ассортименте. Сейчас, например, в меню очень часто включаются виктория, малина, фрукты.

Отдыхающие здесь экипажи чувствуют себя как дома. В комнате отдыха по вечерам

завязываются ожесточенные сражения на шахматных досках. С удовольствием смотрят пролетающие через наш аэропорт ростовчане, новосибирцы, москвичи, киевляне и другие пассажиры Свердловской теле-студии.

Если отдых экипажа приходится на дневное время, авиаторы обычно отправляются сейчас на озеро, расположенное в двух километрах от аэропорта. Любители природы уходят в противоположном направлении — в лес, по грибы. Но когда в профилактории отдыхает командир корабля Боленко из Киева, все остается «дома». Этот пилот хорошо играет на пианино и не заставляет себя долго упрашивать. Он садится за инструмент — и волшебные звуки прелюды Рахманинова быстро зачаровывают слушателей.

(Окончание на 4 стр.)



ВОЗДУШНЫЕ

ВЗА. Человеку, не знакомому с авиацией, буквы эти совершенно ничего не говорят. А, между тем, они имеют очень важное значение. Недаром они указаны в главной графе полетного задания — «цель полета». И недаром летчики, увидев эти буквы, уважительно кивнут головой: серьезное задание.

Однако не будем больше испытывать терпение читателей. «ВЗА» — значит «высотное зондирование атмосферы». Для выполнения этого ответственного полетного задания в авиатранспортном подразделении выделены специальные экипажи. Об одном из них, которым руководит командир корабля коммунист Виктор Михайлович Дрествянников, у нас и пойдет речь.



СЛЕДОПЫТЫ

Весной 1959 года капитан В. М. Дрествянников демобилизовался из рядов Советской Армии. В Военно-Воздушных Силах страны прослужил он более 10 лет. Последнее время летал на скоростном реактивном бомбардировщике. Как и каждый летчик, навсегда полюбил он голубые просторы пятого океана. Перед ним после демобилизации были открыты все пути к любой профессии. Но небо по-прежнему властно звало авиатора. И когда уволенному в запас офицеру предложили стать летчиком-зондировщиком, он с радостью согласился.

Тепло и радушно встретила Виктора Михайловича дружная семья летчиков гражданской авиации. Товарищи по новой работе помогли ему быстро найти свое место в коллективе. Но решающим условием в том, что В. М. Дрествянников сумел войти в строй в кратчайший срок, была крепкая армейская закалка, высокая дисциплинированность, отличная выучка, хорошее знание материальной части.

Штурманом в экипаже тоже стал бывший офицер Александр Волосников, демобилизованный из армии в звании лейтенанта. Вот почему, готовясь к выполнению очередного полетного задания, командир корабля не раз говорил своему подчиненному:

— Мы свою армейскую марку должны высоко держать! Подкачать в деле нам никак нельзя.

И бывшие воины, действительно, ни разу «не подкачали». Метеорологи, для которых предназначались собранные экипажем зондировщика данные, всегда давали высокую оценку результатам полета. А этого

не всегда было легко добиться.

Вот, например, день 3 августа. Небо в тот день было закрыто дымчатой мглой. Пилотировать самолет пришлось почти сразу же после взлета исключительно по приборам. Так продолжалось до высоты 10 километров. Лишь здесь авиаторы увидели чистое небо. Но они не успокоились, а пошли навстречу грозам! По пути определили районы болтанки, разведали залегание грозных фронтов. Все данные немедленно передавались на землю. И когда экипаж начал заходить на посадку, они поймали в эфире короткую радиogramму: Московский аэропорт сообщал, что вскоре на эшелоне 11000 метров на восток вылетит флагман гражданской авиации — самолет Ту-114. В. М. Дрествянников и А. П. Волосников улыбнулись: мирный воздушный корабль пойдет по пути, который разведан ими — скромным экипажем самолета-зондировщика!..

...Один полет следует за другим. Уже около 100 подъемов по ВЗА совершил экипаж, возглавляемый коммунистом Виктором Михайловичем Дрествянниковым. Главная цель экипажа осталась прежней — стоять на страже жизни советских людей, чтобы воздушные корабли Ту-104, Ил-18, Ан-10 и другие могли безопасно летать в мирном небе нашей мирной Родины, чтобы никакие черные тучи не мешали могучим крыльям страны прокладывать прямые трасы к рубежам семилетки.

В. АЛЕКСЕЕВ.
НА СНИМКЕ: командир корабля В. М. ДРЕСТВЯННИКОВ (справа) и штурман А. П. ВОЛОСНИКОВ после полета на зондировку.

СЛАВНЫЙ

Километрах в ста пятидесяти от Ивделя на северо-востоке работает сейсмическая геологоразведочная партия. Кругом глухая, дикая тайга и болота, и партию связывает, как геологи говорят, с «Большой землей» только вертолет. Вот почему здесь бывают все рады, когда прилетает на своем Ми-1 Владимир Ильич Пятков. Он доставляет продукты, запасные части к оборудованию и взрывчатку для ведения разведочных работ.

Владимир Ильич летает не только сюда. Его чудесную машину, в воздухе похожую на гигантскую стрекозу, часто видят жители села Всеволодо-Благодатский, лесорубы Шегультанского лесхоза. Они с интересом смотрят на Ми-1, когда он пролетает над ними, маленьким пятнышком нависает над Денежским Камнем и окрывается за этой высокой горой. Сюда Пятков летает в



одну из партий ком- лексной съемочной эк- не Уральского хребта. В прошлом году Вла-

ТРУЖЕНИК

дмир Ильич вместе с пилотами В. Рыжиком, К. Уховым на вертолетах Ми-1 летал на севере Гаринского района. Они с помощью веревочных лестниц высаживали геологов в непроходимой тайге и на болотах. Только благодаря трем Ми-1 геологи сумели произвести сейсмическую разведку недр земли в таких местах, где никогда не ступала даже нога охотника-манси.

Говоря об успешной работе Пяткова, никак нельзя забывать о технике Викторе Шергине, который обслуживает его вертолет. Он отлично знает Ми-1. Виктор никогда на аэродроме не оставит машину, пока не произведет ей технический осмотр, пока не подготовит ее к следующему полету.

На снимке: В. И. ПЯТКОВ перед полетом у кабины своего Ми-1 на Ивдельском аэродроме.

Текст и снимок Г. ГРИГОРЬЕВА.

Комсомольцы службы связи

В коллективе службы связи Челябинского аэропорта почти все работники — молодежь. Вот почему наша комсомольская организация особенно активная в работе и жизни подразделения. В делах своих члены ВЛКСМ увлекают за собой и всю молодежь.

Работа — вот что на первом плане у комсомольцев связи. Их усилия направлены на то, чтобы не было ни одного срыва в работе средств связи. Хочется комсомольцам добиться, чтобы каждый пилот чувствовал себя уверенно в зоне РДС и АДС Челябинского аэропорта. Вот почему так строго мы обсуждали на своем собрании даже мелкие нарушения в работе комсомольцев и молодежи.

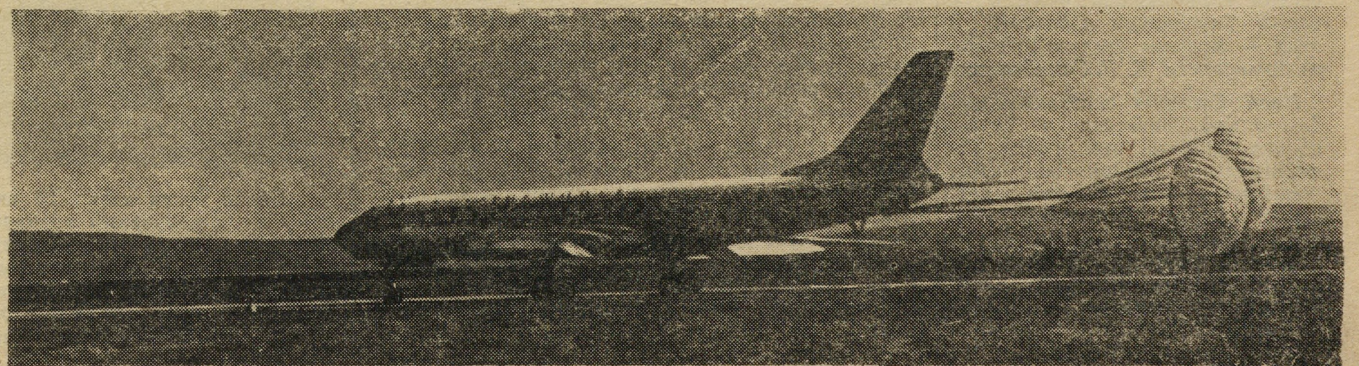
Хочется отметить отличную работу членов ВЛКСМ радиооператоров Кузеевой Галины и Чижковой Лидии. Молодой радиооператор Николай Куликовский хорошо учится на курсах телеграфистов и внимателен на работе.

Хорошо трудится коллектив радиотехников-комсомольцев системы посадки под руководством инженера члена ВЛКСМ Тарасова. Хорошее знание материальной части, полная автоматизация объекта системы, своевременная профилактика—

все это позволило ликвидировать ночные дежурства на системе посадки, а освободившихся радиотехников перевести на другие работы.

Сейчас комсомольцы службы связи прилагают все усилия к тому, чтобы и в следующем квартале наше подразделение могло успешно выполнить план.

В. СТЕПАНОВ,
комсгруппорг.





Батог, пилоты легко-торной авиации Сергей Королев, Борис Чернявский, Юрий Кораблев, Александр Дементьев.

наливает уральских спортсменов. Недаром в аэропортах, куда летают наши экипажи, шутят:

Каждому ясно, что летчик должен иметь исключительно высокую физическую закалку, должен быть сильным, мужественным и выносливым. Эти качества необходимы ему в полете так же, как и маршрутная карта, без которой просто невозможно твердо и уверенно вести самолет. А чем же, как не систематическими занятиями спортом, можно выработать «шестое чувство» пилота — моментальную реакцию

— Батог как только появится, так сразу на стенку лезет! Здесь, конечно, имеются в виду занятия молодого летчика на гимнастической стенке. Но вместе с тем содержится намек и на его манеру настойчиво требовать необходимый инвентарь. И комсомолец Михаил Батог действительно добивается хороших результатов. У него второй спортивный разряд по гимнастике и третий по баскетболу и толканию ядра. По этому виду спорта он и выступит на спартакиаде в Киеве.

Первые в спорте — первые и в труде, и наоборот. «Идти всегда только вперед! Добиваться все новых успехов!» — таков девиз спортсменов — авиароботников. И участники сборной команды нашего управления уверены, что сумеют достойно защитить спортивную честь Урала на Всесоюзной спартакиаде Аэрофлота, которая открывается сегодня. Но для этого надо было хорошо подготовиться. Вот почему они так усиленно и тренировались в оставшиеся до соревнований дни.

А. УРАЛЬСКИЙ.

На снимке: командир корабля Михаил БАТОГ тренируется в толкании ядра.

С утра до позднего вечера на стадионе Свердловского аэропорта в последние дни было оживленно. То парами, то в одиночку стремительно срывались с места бегуны, отработывая старт. Несколько ребят снова и снова толкали ядро. В другом углу поля занимались прыгуны. Поблескивая в лучах солнца, над зеленым ковром стадиона пролетал диск.

Это шла тренировка сборной команды Уральского управления ГВФ. Сюда съехались спортсмены из Челябинской и Пермской областей, из Тюменской и Свердловской, чтобы как следует подготовиться к ответственному состязанию. Им предстояло защищать спортивную честь Урала

За спортивную честь Урала

на Всесоюзной спартакиаде Аэрофлота, которая проводится в Киеве 18—20 августа.

Здесь собрались 25 лучших спортсменов-авиароботников, показавших высокие результаты на проходившей недавно спартакиаде Уральского управления. Среди них — авиамеханик Федор Арсланов и радиооператор Зина Ньюшкина из Челябинска, работник справочного бюро Аня Волкоморова из Перми, радиотехник Евгений Беничук (Свердловск) и другие. Но особенно много здесь летчиков. Это — командир корабля Михаил

на малейшее изменение обстановки!

И вот уральские авиаторы используют каждую свободную минуту для тренировок. При летной работе сделать это не так-то уж просто. Ведь вчера пилот находился в Горьком, а сегодня — в Томске; нынче — здесь, в Свердловске, завтра — там, в Москве. Разные аэропорты, разные условия для занятий физкультурой. Да еще немало настойчивости подчас требуется проявить, чтобы побыстрее получить нужный спортивный инвентарь, снаряды.

Однако это не оста-

«ЗДЕСЬ МНОГО ТЕПЛА...»

(Начало на 3 стр.)

...Внимание и забота — вот главные отличительные черты всех работников профилактория. Лучшую оценку их деятельности дают сами экипажи. Вот как отзывался командир корабля Григорий Никитич Кулинич из Новосибирска: — Свердловский профилакторий — лучший на трассе Москва — Владивосток. Сюда прилетишь и уж, действительно, отдохнешь на славу. Мы всегда говорим в других аэропортах: поучитесь у свердловчан культурному обслуживанию экипажей!

В книге отзывов профилак-

тория можно увидеть десятки благодарственных записей, адресованных обслуживающему персоналу. Причем, здесь встречаются отзывы, написанные и китайскими иероглифами, и латинскими буквами. Вот один из них:

«Дорогие товарищи работники профилактория Свердловского аэропорта!

Мы все впервые прибыли в этот гостеприимный город Свердловск. И вы нас очень тепло принимали. Мы кушали и отдыхали отлично. Чувствуем себя здесь прямо, как дома. Хотя мы были всего только два дня, но это пребывание оставило у нас незабываемое впечатление. Выражаем вам всем искреннюю благодарность и желаем здоровья и успехов в дальнейшей работе.

Экипаж самолета КНР».

Такой же смысл заключен и в отзыве венгерских летчиков, которые весной нынешнего года проходили переучивание в Свердловске на самолете Ил-18. Но, кроме письменной благодарности, они, покидая профилакторий, сказали его работникам:

— У вас здесь много тепла!..

И пусть наши зарубежные друзья, не очень хорошо владеющие еще русским языком, не совсем удачно построили фразу, но их мысль была ясна и понятна всем. Они хотели сказать, что здесь много теплоты в отношениях работников профилактория к экипажам, много настоящего человеческого внимания и заботы.

А. ГУРЧИН.

ЗВЕЗДОЧКА

Нежно сынишку баюкала
мать
У ласковых звезд на виду,
Шутя обещала
мальчишке достать
Красивую с неба звезду.
— Усни, я достану любую,
— Ему говорила она,
Хочешь вон ту, голубую,
Что прямо над лесом видна.
Состарилась мать,
а мальчишка подрос.
И вечером звездным в саду
Ему одноклассница —
вздрынутый нос —
На память дарила звезду...
Родина к славным победам
идет,
И можно уже помечтать,
Как станет тот Костя —
отважный пилот —
В ракете на звезды летать.

А. ПРАЛАК.

РУКА ОБ РУКУ

Ни холодной зимой, ни жарким летом не прекращается поисковая работа геологов. Их полевые партии круглый год находятся в горах Северного Урала, а также и в знойных, выжженных солнцем, степях Башкирии. Одни ищут нефть, другие открывают новые месторождения железной руды, третьи подсчитывают залежи каменного угля. Все это так необходимо для нужд развивающегося народного хозяйства.

В наше время уже невозможно представить работу любой, даже и маленькой, геологической экспедиции без авиации. Геологи и летчики вот уже много лет рука об руку, сообща решают одни и те же вопросы: как можно лучше, тщательнее изучить недра Каменного пояса и как можно больше принести пользы своему народу.

На Урале геологи повсеместно в своей работе встречаются с труднопроходимыми районами, где просто невозможно ни пройти, ни проехать. Вот здесь-то на помощь геологам и приходят авиаторы. Всюду пролетит металлическая птица, тем более, если за ее штурвалом сидит опытный летчик.

Не первый год на обслуживании геологических и геофизических партий работают экипажи самолетов Ан-2, возглавляемые опытными командирами кораблей К. А. Ботовым и А. П. Леонтьевым. Где только не побывали эти экипажи, какие только задания не выполняли они на своих темно-зеленых машинах за последние годы?

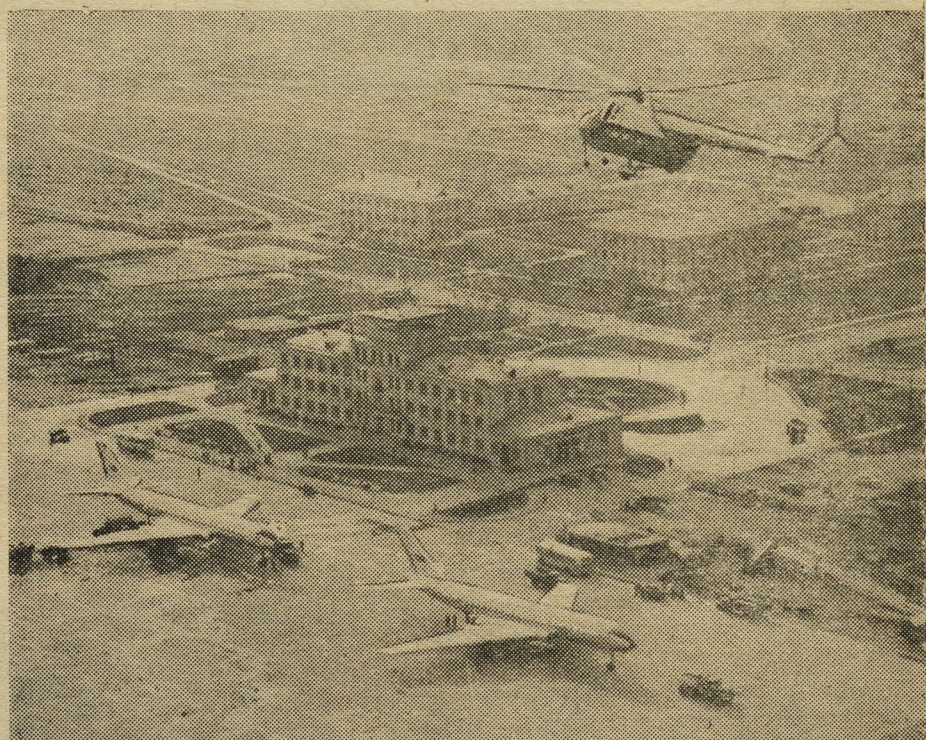
Двенадцать лет Александр Павлович Леонтьев работает на обслуживании геологов. Часто ему приходится выручать из беды своих друзей и оказывать им помощь. То он быстро доставит им необходимое оборудование, газеты, журналы и другую почтовую корреспонденцию, то обеспечит партию недостающими продуктами. А поэтому его прилет для геологов всякий раз становится праздником.

Накануне праздника Дня Воздушного Флота СССР Александр Павлович вместе со своим экипажем славно трудится в Башкирии. Здесь авиаторы выполняют геофизическую съемку. Систематически, изо дня в день, выполняют производственный план с хорошими показателями. Недаром грудь этого скромного летчика украшает знак «За безаварийный налет 500 000 километров».

Одним из опытейших и старейших летчиков нашего Уктусского подразделения является Константин Андреевич Ботов. Вот уже несколько лет его портрет красуется на Доске почета Уральского управления ГВФ. Константин Андреевич за безупречную работу, за образцовое выполнение заданий, за безаварийность награжден знаками «За налет 1 млн. километров» и «Отличник Аэрофлота».

Вместе с ним, в одном экипаже, летает штурман-аэросъемщик И. К. Хасанов, который зарекомендовал себя одним из лучших штурманов. И. К. Хасанов, как и К. А. Ботов, все задания выполняет только на хорошо и отлично. Наши заказчики — геологические экспедиции Москвы и Ленинграда, Свердловска и Уфы — знают И. К. Хасанова, как мастера самолетовождения на малых высотах.

А. ДМИТРИЕВ,
командир авиазвена.



Почти месяц назад, 20 июля, на территории, где был Центральный аэродром столицы, открылась первая в стране вертолётная станция. Теперь между Москвой и аэропортом Шереметьево ежедневно курсируют комфортабельные вертолёты Ми-4. Весь полёт занимает 10—12 минут. НА СНИМКЕ: вертолёт над Шереметьевским аэропортом.

Редактор В. ДЕБЕРДЕЕВ.

Свердловск, 20, аэропорт, Д2-05-21, доб. 1-96,

НС22265. Заказ № 4593.

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

ЖИВОЕ СЛОВО

Несколько лет подряд работает агитатором в своем коллективе тракторист автобазы Тюменского аэропорта коммунист Иван Евсеевич Семидоцкий. Сам являясь примерным труженником, он живым, вдохновенным словом призывает и своих товарищей по работе трудиться с полным напряжением сил, отдавать всю энергию достижения новых производственных успехов.

Горячее, зовущее слово агитатора всегда доходит до слушателей, до той аудитории, к которой оно обращено. Об этом лучше всего свидетельствуют итоги трудовой деятельности автобазы. Достаточно сказать, что автотракторная служба не раз завоевывала первенство в социалистическом соревновании отделов и служб Тюменского аэропорта. В этом — немалая заслуга агитатора коммуниста И. Е. Семидоцкого.

Иван Евсеевич постоянно работает над повышением своего идейно-политического уровня. Он внимательно следит за всеми международными событиями, читает много пропагандистской литературы. Это помогает ему полнее, доходчивее донести до личного состава правдивое слово партии, воодушевить товарищей на досрочное и высококачественное выполнение планов.

С. КУГАНОВ.