

Большие дела малой авиации

Широка география деятельности малой авиации. Где только не встретишь вездесущих АН-2, «стрекозы»-вертолетов. Уральцы строили ЛЭП-500, прокладывали дорогу в далекий Сургут, сегодня они, как всегда, на передовых рубежах пятилетки.

Как долгожданных гостей их ждут всюду. Они помогают геологам искать нефть и руду, в непроходимые места доставляют грузы строителям.

НА СНИМКЕ: молодые пилоты Свердловского авиапредприятия — комсомолец Валерий Востряков, коммунисты Анатолий Кокорин и Михаил Черненко.

№ 25 (1814).

СРЕДА,

21

ИЮЛЯ

1971 г.

Год издания

XXXVIII

Цена 2 коп.



Авиатор



ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

ПИЛОТА НАСТАВНИК И ДРУГ

«Дмитрий Иванович Шурло — пилот-инструктор» — такая скупая подпись стоит под фотографией авиатора на Доске почета Свердловского предприятия. Пилотом-инструктором он работает последние годы, а до этого сам водил воздушные корабли по трассам страны.

Дмитрий Иванович Шурло, выпускник Краснокутского училища 1950 года, ветеран Аэрофлота. Он помнит еще то, теперь далекое время, когда к его самолету ПО-2 с радостными криками сбегались деревенские ребя-

тишки, тщательно осматривали машину. А пилот просил их умоляюще:

— Ребята, осторожно, перкаль не повредите.

Не раз Дмитрию Ивановичу приходилось бывать на химработках. На маленьком ПО-2 он вел и рассев минеральных удобрений, и «прополку» зерновых с воздуха и уничтожал жуков — вредителей сельского хозяйства в разных уголках страны.

Сейчас авиация прочно вошла в жизнь социалистической деревни, вписалась в трудовой ритм села. Не только самолеты

над полями, «стрекозы»-вертолеты, несущие вахту по охране лесов или спешащие по спецзаданию, никого не удивляют...

За минувшие 20 лет Д. И. Шурло приходилось летать вторым пилотом и командиром на разных самолетах. Особенно хорошо познакомился он с семейством «Илов». Был командиром корабля ИЛ-12, ИЛ-14, а с 1963 по 1968 годы летал на левом кресле лайнера ИЛ-18.

Командир летного подразделения Л. А. Панченко отзывается о Д. И. Шурло так:

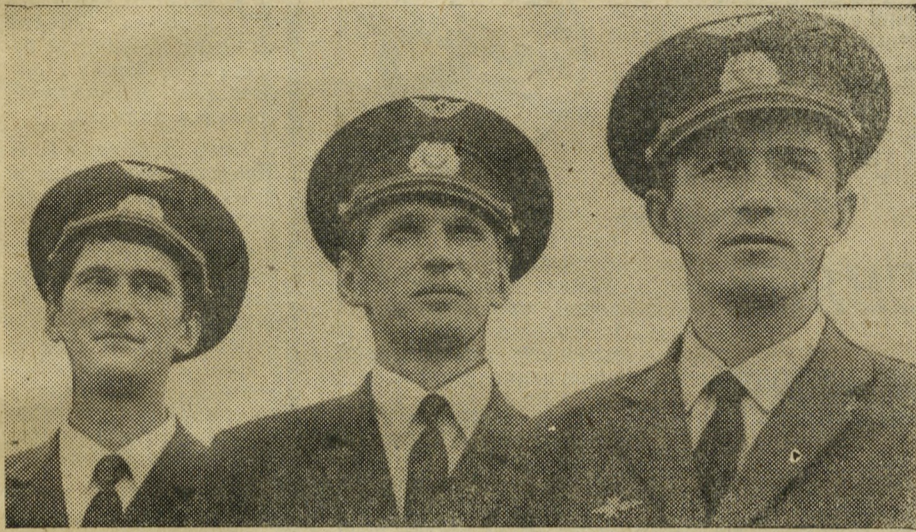
— Техника пилотирования и самолетовождения отличная. Летает с любовью, в полете спокоен, находчив, энергичен. Требователен к себе и подчиненным, хорошие организаторские способности.

И в конце добавляет: «У нас Дмитрия Ивановича очень уважают. Душа — человек».

Душа-человек... Так назвать можно немногих. Три года Дмитрий Иванович Шурло, пилот первого класса, работает пилотом-инструктором.

К. ЮРЬЕВ.

На снимке: Д. И. ШУРЛО.



● ГЛАВНАЯ ЗАДАЧА ДНЯ ● ПОЧЕМУ ПУСТУЮТ КРЕСЛА САМОЛЕТОВ ● НОВЫЕ РУБЕЖИ

В эти дни коллективы наших предприятий подводят итоги полугодовой работы первого года новой пятилетки. Для всех нас этот год особенный. Он войдет в историю как год XXIV съезда КПСС, съезда, наметившего новые перспективы в развитии страны, каждого района, каждого предприятия.

За годы минувшей пятилетки наши предприятия сделали огромный шаг вперед. Укрепилась техническая база, на стоянках аэропортов появились новые типы самолетов, выросли кадры молодых руководителей. Сегодняшняя задача — полностью использовать накопленный опыт, закрепить успехи прошлых лет, развить достижения лучших коллективов.

ИТОГИ ПОЛУГОДИЯ

Подводя итоги полугодия, необходимо отметить, что результаты работы могли бы быть лучше. Только три предприятия — Курганское, Уктусское, Магнитогорское — полностью выполнили плановое задание по всем показателям. Остальные работали с большими или меньшими отклонениями, но почти каждое из них не выполнило такой важный показатель, как производительность полетов. А резервы у нас не исчерпаны.

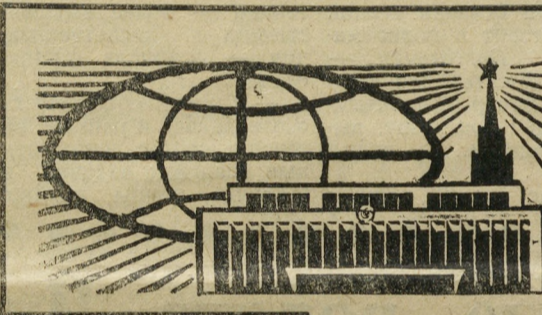
В то время, когда в кассах горгагентств билеты на южное направление проданы на десять дней вперед, самолеты из аэропорта, например, из Свердловска вылетали на Сочи: 15 июля — с 16 свободными местами, 16 июля — 14 и т. д.; на Ростов-на-Дону: 15 июля — 13 свободных, 17 июля — 14, 18 июля — 25. Такое же положение и в других аэропортах, даже в тех, которые пока успешно справляются с планом.

Это резервы, и немалые. Вся работа, все, что делается коллективами служб и отделов, обесценивается недостаточно четкой работой и отдела перевозок служб аэропортов.

Конечно, есть здесь, видимо, и объективная причина. Наиболее опытные работники называют причиной неувязок множество брони и льгот для общественных организаций. Но даже устранив это, без четкой связи между службами аэропорта, без должного учета проданных билетов нельзя добиться 100-процентной загрузки самолета.

Долг партийных организаций, всех работников предприятия — всесторонне проанализировать результаты полугодовой работы, проверить, как выполняются взятые обязательства, устранить все, что мешает успешной работе, повышению эффективности/производства, производительности труда.

Пятилетка выходит на новые рубежи. Мы наметили в ней реальные и вполне выполнимые задачи. Залог их выполнения — наша непримиримость к недостаткам, наш самоотверженный труд.



РЕШЕНИЯ XXIV СЪЕЗДА КПСС — В ЖИЗНЬ!

С ХОРОШИМ КАЧЕСТВОМ

В аэропорт Перми вернулись экипажи местного подразделения авиации специального применения, которые работали на полях колхозов и совхозов имени Карла Маркса, имени Чапаева и других хозяйств Челябинской области, где занимались прополкой озимой пшеницы.

Девять пермских экипажей работали с 16 июня по 16 июля, при этом экипаж командира самолета

АН-2 Г. А. Цаплина (второй пилот А. А. Васев, техник В. Л. Акулов) обработал около 16 тысяч гектаров.

Пятнадцать с половиной тысяч обработанных площадей на счету командира А. Я. Султанова (второй пилот В. Ф. Тарасов, техник В. Ф. Бакулин).

Свои плановые задания эти экипажи выполнили на 120—115 процентов.

Руководители хозяйств отметили, что прополку

авиаторы провели с хорошим качеством.

М. АБАШЕВ,
ст. инженер ПАНХ.
г. Пермь.

На совете управления

14 ИЮЛЯ СОСТОЯЛСЯ СОВЕТ УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ, КОТОРЫЙ ЗАСЛУШАЛ ОТЧЕТ КОМАНДИРА СВЕРДЛОВСКОГО ПРЕДПРИЯТИЯ П. П. ЗЫКОВСКОГО ОБ УСТРАНЕНИИ НЕДОСТАТКОВ В ОБСЛУЖИВАНИИ ПАСАЖИРОВ.



Совет управления отмечает, что особенно неудовлетворительное состояние пассажирских и грузовых перевозок сложилось в Свердловском предприятии в начале летней навигации, в результате в газете «Уральский рабочий» появилась статья «Злоключения человека с чемоданом», в которой рассказывается о недостатках в работе Кольцовского аэропорта.

Комиссия Уральского управления проверила, какие меры принимаются руководством предприятия по устранению выявленных недостатков, и установила, что устраняются они медленно, а составленные мероприятия не нацелены на их полную ликвидацию.





Из года в год крепнет и развивается чехословацко-советская дружба. Области-побратимы — Свердловская и Западночешская — часто обмениваются делегациями.

Недавно в Свердловске побывала партийная делегация Западночешской области во главе с первым секретарем областного комитета Коммунистической партии Чехословакии Яном Шимеком. В состав делегации входили секретарь комитета КПЧ Йозеф Мечл, заместитель председателя областного национального комитета Йозеф Жак и член президиума областного комитета КПЧ, рабочий завода им. В. И. Ленина (г. Пльзень) Йозеф Немец.

На снимке: чехословацкие коммунисты в аэропорту Кольцово.

внедрить оперативную связь — электромегафоны. Готова машина — и техник сразу доложит диспетчеру: все в порядке — можно объявлять посадку.

Бывает и так: на самолете есть свободные места, но их решили занять под груз, а в кассах на эти места продают билеты. Оперативная связь



технического прогресса требуют от нас максимально использовать резервы производства, использовать любую возможность для повышения производительности труда.

Есть ли трудности в выполнении намеченного?

— Конечно. Первое — нет их, этих электромегафонов. Дефицит. Не знаю, когда наши заявки выполнят. Второе — нелегко найти подрядчика, а выполнить своими силами трудно: большая работа. Но, думается, что все это преодолеем, потому что научно-технический прогресс — единственный путь развития нашего предприятия.

Все это привело к тому, что за полгода вместо 1146 тысяч рублей освоено лишь 888 тысяч рублей капиталовложений.

Некогда на стройке проводились так называемые диспетчерские совещания. На них контролировалось выполнение совмещенных графиков. Сейчас и заказчик, и строители от этой практики почему-то отказались.

Время пуска всего комплекса — 1974 год. Но у ижевских авиаторов есть и программа-минимум. Они рассчитывают, что при своевременном завершении всех первоочередных работ можно будет начать полеты с новым расписанием значи-

тельно раньше — в 1973 году.

Сколько важна эта задача для Ижевска, для всей республики, доказывать никому не следует. Вот почему на ее практическое осуществление обязаны направлять все свои усилия и строители, и сам заказчик.

И. ИЛЬИН.

В ПЕРСПЕКТИВНОМ плане развития Магнитогорского предприятия на пятилетие записано:

«Внедрить ультракоротковолновую связь для работников отдела перевозок и АТБ, работающих на перроне и стоянках самолетов, путем применения радиостанций и электромегафонов». Проконментировать этот пункт мы попросили инженера службы связи Ф. Степанова.

— Диспетчеризация, согласованность, информированность — эти слова мы слышим все чаще и

НУЖНА ЧЕТКАЯ СВЯЗЬ

За высокую эффективность производства

чаще. На это жалуются инженеры и рабочие, техники АТБ и диспетчеры. В основе всего — недостаток точной и своевременной информации. Каждый знает: летом не раз бывает так: у кассы очереди, а самолеты на юг улетают с незанятыми креслами; самолет не готов, а пассажиров уже привели на посадку и

т. д. Все это из-за того, что между работниками аэропорта нет четкой оперативной связи.

Вот на стоянке техник АТБ готовит в полет машину. Подготовил — идет доложить диспетчеру, диспетчер докладывает в отдел перевозок, вызывает экипаж. А время идет...

Сейчас мы и решили

позволит устранить эти неувязки.

— Почему необходимость в такой связи — а точнее — более высокой степени диспетчеризации — возникла именно сейчас?

— Такая необходимость осознавалась и раньше, но именно сейчас напряженные плановые задания и быстрые темпы научно-

Воздушные ворота Ижевска

— В нынешней пятилетке, точнее, в 1974 году, — рассказывает командир Ижевского предприятия С. П. Дегтев, — весь комплекс сооружений нового аэровокзала должен быть сдан в эксплуатацию.

Что входит в комплекс? Прежде всего, аэровокзал, способный пропускать и обслуживать двести пассажиров в час. В просторном двухэтажном помещении, пронизанном воздухом и светом, разместятся кассовые залы, ресторан, буфеты, комнаты матери и ребенка, парикмахерская. Неподалеку от аэровокзала будет построена гостиница на 100 мест.

Прибывающие и отправляемые материалы, изделия можно будет временно размещать в крытом пакгаузе.

Здесь предусмотрены автономные источники питания водой и теплом. Для их создания в самом начале строительства были пробурены две артезианские скважины, а сейчас строятся котельная, очистные сооружения.

— Обратите внимание на такую деталь, — говорит

начальник Ижевского аэропорта А. М. Закорко, с которым мы осматриваем строительную площадку. — Никакой автотранспорт, кроме пассажирских вагончиков, к самолетам подходить не будет. А это удобно и безопасно, и, наконец, экономично.

Ижевск сможет принимать большие самолеты — ИЛ-18, АН-10, ТУ-124, ТУ-134. Они позволят в полтора-два раза «приблизить» города, с которыми Удмуртия связана сейчас. Например, путь до Москвы сократится с трех-четырех до полутора часов, до Сочи — с семи до трех часов.

Во-вторых, значительно расширится «география» воздушных связей Удмуртии с другими областями и республиками страны. Появится возможность выполнять прямые рейсы в города Дальнего Востока, Сибири, а также других отдаленных районов страны. Ижевск будет связан авиационными

линиями с Киевом, Минском, Ригой и др. В-третьих, целый комплекс удобств получают пассажиры.

линиями с Киевом, Минском, Ригой и др.

В-третьих, целый комплекс удобств получают пассажиры.

КАФЕДРА АКТИВНОСТИ

сажеры. Новый аэровокзал сооружают коллективы строительно-монтажного треста «Казтранстрой», специализированной колонны № 52 треста «Пермдорстрой» и ряда других субподрядных организаций.

Полугодовой план СК-52 не выполнила. Причем, произошло это, как утверждает Г. П. Пужевич, «без всяких видимых причин». Просто на стройке плохо организован труд, снизилась ответственность прорабов и мастеров за план.

Главным образом по этим же причинам не справляется со своими делами СМП

ПОЖАЛУИ, нет ни одной воздушной трассы в сети внутренних линий Аэрофлота общей длиной в шестьсот тысяч километров, по которой не летали бы выпускники Высшего авиационного училища гражданской авиации в Ленинграде. Много их среди тех, кто прокладывает курс и водил самолеты в полярные ночи над льдами Крайнего Севера, кто сквозь тысячекилометровое пространство доставлял грузы на ледовые аэродромы полярникам Антарктиды, пробивался на посадочные площадки Перу, пострадавшему в

мае 1970 г. от сильного землетрясения.

Училище, основанное в 1955 году, готовит специалистов трех основных профилей: инженер-пилот, инженер-штурман, инженер по управлению воздушным движением.

Многие из тех, кто вышел из его стен, стали командирами кораблей и авиапредприятий. Министр гражданской авиации СССР Б. П. Бугаев также в свое время окончил это училище.

Современная матери-

альная база позволяет будущим авиаторам пройти большую летную практику на специальных самолетах-лабораториях, созданных на базе самолетов ИЛ-14, ИЛ-18 и других. Тренировка курсантов-штурманов проходит совместно со слушателями — пилотами, которые участвуют в ней в качестве командиров кораблей. Практическим полетам предшествует тщательная тренировка в тренажерном центре на специальных и комплексных трена-

жерах. Большое внимание уделяется физической подготовке курсантов.

Сейчас в училище горячая пора: будущие штурманы проходят летную практику, выпускники командного и заочного факультетов защищают дипломы, идет подготовка к приему желающих поступить на первый курс.

На снимке: летная группа направляется на учебные полеты.

Фото Л. Устинова. АПН.

КОРОТКО
ОБО ВСЕМ

ЭКИПАЖИ ВЕРНУЛИСЬ НА БАЗУ

В ИЖЕВСКОМ аэропорту вернулись экипажи, которые на полях Курганской области вели борьбу с вредителями сельскохозяйственных растений.

Звено командира Е. П. Малугина обработало за неделю 22 тысячи 816 гектаров.

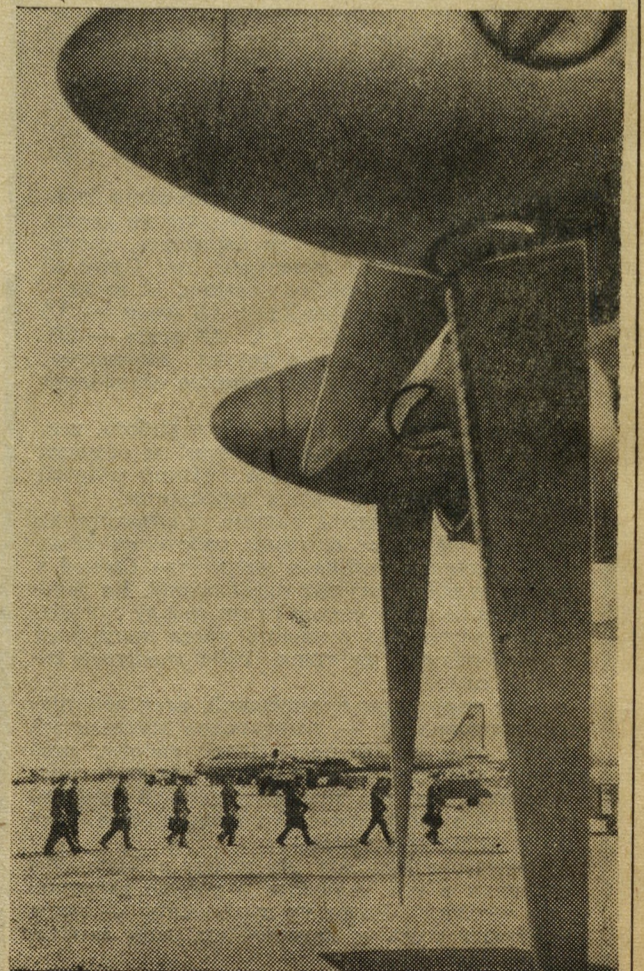
Семь экипажей Удмуртского предприятия под командованием заместителя командира летного коллектива Ю. И. Русинова и командира звена В. И. Калиновского трудились на полях колхозов и совхозов Магнитогорской области.

Неустойчивая погода не позволяла авиаторам развернуться в полную силу, поэтому сначала работали в «парах», а потом, когда поднялись сорняки, работа у авиаторов пошла полным ходом. Они обработали 81 тысячу 579 гектаров.

Отличился экипаж командира АН-2 А. К. Иващенко, обработавший 21 тысячу 600 гектаров, и экипаж командира В. И. Могутова, на счету которого 14 тысяч гектаров.

Авиаторы Ижевска рапортуют о выполнении планового задания семи месяцев. Они обработали 321 тысячу гектаров вместо 310 тысяч.

Ю. ПОПОВ,
ст. инженер ЛАНХ.
г. Ижевск.



Иван Семенович Медведев пришел в Свердловский аэропорт Кольцово после окончания Великой Отечественной войны и с тех пор так и прописался в уральском небе.

Шли годы, менялась авиационная техника, пилот переучивался, летал на разных марках машин.

С 1962 года И. С. Медведев — командир корабля ИЛ-18. Особенно хорошо потрудились он в последнюю пятилетку, все задания командира летного подразделения выполнял отлично, подготовил немало молодых командиров. Родина отметила его работу орденом Ленина.

На снимке: И. С. Медведев перед полетом.

Фото В. Ветлугина.



«ПИЛОТ ПЕРВОГО КЛАССА»

С недавнего времени в аэропорту Черкассы — то на летном поле, то в служебных помещениях — вспыхивает яркий свет «юпитеров» и доносится легкое стрекотание кинокамер. Ленинградские кинематографисты избрали хозяйство черкасских авиаторов местом для натуральных съемок нового кинофильма.

Всплывут на экране вступительные титры, и мы увидим в первых кадрах низко проносящийся над полями и перелесками самолет АН-2. Перед нами в кабине Василий Селезнев — командир эскадрильи, пилот первого класса. Его играет артист из Вильнюса Артем Иноземцев.

Роль Сергея Сахо сразу же «примеривалась» в сценарии на Анатолия Папанова. И популярный артист, которому эта роль попра-

Михаил Егорович Шавриков на авиаремпредприятии с 1939 года. Начал учеником. Пылкий ум юноши и непреклонное стремление к знаниям удивляли учителей — первоклассных слесарей-ремонтников, и они щедро отдавали ему свои навыки и любовь к делу.

В те годы на заводе была хорошая традиция: в торжественной обстановке присваивать трудовой разряд бывшему ученику. Правильная была традиция: с этого времени человек начинал чувствовать себя настоящим рабочим, он должен был и честь труженика и гордость предприятия беречь. А как же? Ведь ему самостоятельно поручалось выполнять тот или иной участок работы.

— Для меня лично, — говорит Михаил Егорович, — этот день дорог так же, как и самый трудный день, когда назло всем смертям довелось

ОТЧИЗНЫ ВЕРНЫМ СЫНОМ БУДУ!

Метеорологи уточнили метеобстановку. Условия будут сложными.

Наступило утро. Прогноз полностью подтвердился. Именно такую погоду ждали. Сегодня у молодых летчиков необычный день. Они должны самостоятельно совершить перелет на аэродром маневра и возвратиться на свой. Это необходимо, чтобы в будущем уверенно летать в сложных метеословиях, нести боевое дежурство. Короче говоря, сегодняшние полеты — путевка в небо.

Раньше обычного прибыли на аэродром техники и механики, специалисты служб.

Всюду: на стоянке, на командном пункте, на системе посадки и на старте — кипит работа. Утренний холодок, кажется, не трогает рук специалистов, внимательно осматривающих узел за узлом, агрегат за агрегатом.

Руководитель полетов поднял в воздух самолет-разведчик.

Задолго до начала боевой работы на стоянку прибыли и «именинники» — молодые летчики. Вместе с техниками они готовили машины.

выжить в бою с фашистскими захватчиками.

С начала войны молодой рабочий Шавриков на фронте. Был связистом, артиллеристом, служил в пехоте и танковых частях. За бой в Латвии под станцией Эргли награжден орденом Красной Звезды. Имел несколько тяжелых ранений.

Хозяином вошел в свой родной цех. В это время

ШАГИ К МАСТЕРСТВУ

О тебе, товарищ, доброе слово

началась реконструкция на предприятии. Вместо устаревшего оборудования устанавливалось более совершенное. В испытательной станции, где работал М. Е. Шавриков, появляются новые стелды, приборы. Этого требовала развившаяся в годы войны авиационная техника.

Дни и ночи приходилось проводить тогда на участке.

Надежность и долгосрочность службы сложного авиационного двигателя достигается толь-

ко при четкой и правильной работе всех систем. Поэтому для испытателей не может быть мелочей. Их малейшая ошибка, невнимательность могут стоить жизни экипажей и пассажиров.

На участок, которым руководит Михаил Егорович, поступают после ремонта вертолетные и самолетные двигатели. Монтаж на стелд, подготовка к запуску, проработка, контрольные испытания — вот неполный перечень

операций, проводимых здесь.

Как члену партбюро Михаилу Егоровичу поручено возглавлять один из ответственных участков на предприятии — народный контроль. В стенной печати, в окнах «Комсомольского прожектора» освещаются недостатки. Виновные привлекаются к ответственности.

Рассказывая о Михаиле Егоровиче, нельзя не сказать и о другой стороне его жизни. Человек, достигший в своей деятель-

ности совершенства, становится мастером. А это ко многому обязывает. С годами он становится наставником и учителем других.

Поэтому, как неумоимо черпал М. Е. Шавриков знания у своих учителей, так же щедро он отдавал и отдал их своим питомцам.

Его ученики работают на заводе, учатся в авиационных училищах и институтах.

Постоянно повышает свои знания как политические, так и технические и Михаил Егорович. Этого настоятельно требует время.

Л. МОСКВИН.
г. Свердловск.

ПУТЕВКА В НЕБО

Репортаж с Н-ского аэродрома

— 303-й на приеме. Разрешите запуск?
— Разрешаю.
Двигатели медленно набирают обороты. После

офицер Захаров товарищам. А самолет уже на взлетной. Еще раз опробован на всех оборотах двигателя.
— Разрешите взлет!

рость... Разрешите посадку.

— Посадку разрешаю... Затаив дыхание, следят за посадкой летчики, оставшиеся на земле. Истребитель стремительно несется к земле. Летчика в эти секунды волновало многое: правильно ли рассчитал (ветер ведь дует «в хвост»), выдержал ли режим полета.

На полосе мелькнул посадочный знак, машина плавно коснулась полосы.

Секунду спустя руководитель скомандовал:

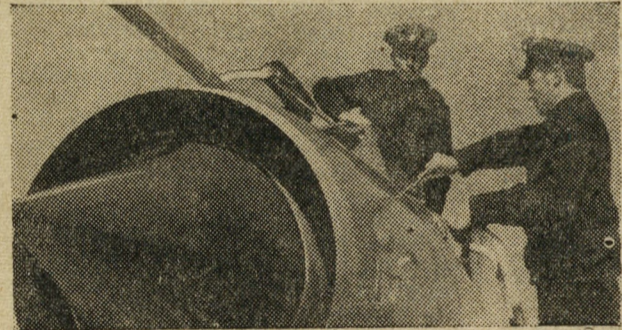
— Парашют! — и уже не по-командирски, а по-отечески:

— Посадка отличная!

Самолет зарулил к центральной заправочной станции. Летчики, которым еще предстояло лететь, техники, авиационные специалисты от всей души поздравляли Ермошину с успешным выполнением задачи. Летчик подошел к командиру эскадрильи доложить о выполнении задания.

— Не надо. Сам видел. Молодец! Наши ряды пополнились еще одним настоящим пилотом, — сказал комэск.

Полеты продолжались. Самолеты вновь и вновь уходили в небо. На аэродроме кипела работа...



пробы и проверки всех параметров техники убранны колесики. Можно вырывать.

Ракетносец плавно катит по рулежной полосе.

— Чувствуется, что машина в надежных руках, — говорит техник самолета

— Разрешаю! Счастливого полета!

Взят курс на аэродром маневра. Летчики четко информировали руководителя о месте нахождения, о состоянии фактической погоды. Так же четко они взаимодействовали с руководителем полетов другого СКП. Наконец в эфире снова диалог:

— Поворотный прошел. Иду на привод.

— Выход на привод разрешаю.

— Полосу вижу. Щитки, полосу полностью. Ско-

ХИМИЯ. АВИАЦИЯ. УРОЖАЙ.



За нынешнюю пятилетку значительно расширится сфера применения авиации в сельском хозяйстве. Авиация высвободит большое количество рабочих рук, занятых внесением удобрений, прополкой и другими трудоемкими полевыми работами.

Добавится работы и крылатым «химикам» Уктусского авиаподразделения. Так, уже сейчас они обрабатывают с воздуха тысячи гектаров земельных угодий совхозов и колхозов.

НА СНИМКЕ: экипаж «химика»-самолета АН-2: командир самолета В. Финюгов (в центре), второй пилот А. Пирогов (слева) и авиатехник Г. Пронин — намечает новый участок работ на опытных полях Свердловского научно-исследовательского института сельского хозяйства.



вилась, охотно взялся за ее исполнение, несмотря на занятость в театре и кино. А роль пилота Димки Соломенцева играет молодой артист Семен Морозов.

А теперь несколько слов о постановщиках фильма «Пилот первого класса». Для молодых режиссеров — Анастасия Вехотко и Натальи Троценко это, можно сказать, их кинодебют, первая самостоятельная творческая работа. Сценарий принадлежит перу Владимира Кунина, теперь писателя, а в недавнем прошлом летчика. «Пилот первого класса» — это его вторая большая картина после «Хроники пикирующего бомбардировщика».



ЕСТЬ РАЗРЯДНИКИ

На прошедшей в Магнитогорском предприятии спартакиаде по легкой атлетике В. Пелев (летный коллектив) и А. Макитрин (служба связи) в беге на 800-метровую дистанцию выполнили норму второго разряда. Сейчас чемпионы предприятия готовятся к поездке в Свердловск на летнюю спартакиаду управления.

ЭСТАФЕТА ПОКОЛЕНИЙ

В Уральском управлении с каждым годом увеличивается династия авиаторов. Вторым пилотом самолета АН-2 летает сын ветерана уральского неба И. А. Герского — командир корабля ИЛ-18 в Кольцово. В

Уктусе трудится сын известного в подразделении вертолетчика К. П. Потапова — Константин. Справа за штурвалом АН-2 летает сын ветерана аэропорта Уктус Мезенцева — Вячеслав. Готовится к поступлению в летное училище и второй сын старого летчика.

Недавно предприятие нашего управления пополнилось солидной группой новичков. В некоторых семьях профессия летчика передается как эстафета. Молодые идут дорогой отцов.

Начинающие летчики — выпускники Бугурусланского училища — будут работать в небе Свердловска, Перми, Челябинска... Сыновья, становятся в один строй с отцами. Это Борцов, Асабин, Чернявский, Мордвин, Салов. Летчиками стали сыновья авиаторов А. Долгополов и И. Саножников.

НОВОСТИ НОВОСТИ НОВОСТИ

ПРОДОЛЖЕНИЕ ДИНАСТИИ

ШЕФЫ СОВХОЗА — АВИАРАБОТНИКИ

ПОРА УХОДА ЗА ПОСЕВАМИ ПРИШЛА НА ПОЛЯ СВЕРДЛОВСКОЙ ОБЛАСТИ. АВИАТОРЫ ОКАЗЫВАЮТ ДЕЙСТВЕННУЮ ПОМОЩЬ ПОДШЕФНЫМ КОЛХОЗАМ И СОВХОЗАМ. КАЖДЫЙ ДЕНЬ НА ПОЛЯ КОЛХОЗА «КОСУЛИНСКИЙ» ВЫЕЗЖАЮТ РАБОТНИКИ ЛЕТНЫХ ПОДРАЗДЕЛЕНИЙ И СЛУЖБ АЭРОПОРТА КОЛЬЦОВО.

ПОСЛЕДНИЕ ДНИ ПРОШЛОЙ НЕДЕЛИ НА ПОЛЯХ ПОДШЕФНОГО СОВХОЗА ЕЖЕДНЕВНО РАБОТАЛО БОЛЕЕ СТА АВИАТОРОВ. ДРУЖНО ТРУДИЛИСЬ ЭКИПАЖИ Г. ВАРЛАМОВА, В. ДИКОВА, И. ЛОБАНОВА, А. КЛОЧКОВА.

ПЛАНОВОЕ ЗАДАНИЕ ПО УХОДУ ЗА ПОСЕВАМИ АВИАТОРЫ КОЛЬЦОВО ВЫПОЛНИЛИ УСПЕШНО.

«Еще никогда не слышал столь удивительной истории, — заявил американский посол в Дублине, выслушав Корригана. — Но что вы скажете, когда за дело возьмутся опытные авиаэксперты? Действительно, всем казалось странно, что за 26 часов полета Корриган ни разу не видел солнца, не обратил внимания на разницу в долготе дня при полете на восток, а не на запад, и прямым курсом добрался до Ирландии. Сочетание всех этих странных обстоятельств наводило на мысль о совершенно трезвом расчете.

Как же было на самом деле? Ответ на этот вопрос до сего дня остается открытым. Тем не менее американская авиафедерация наградила его памятной медалью за 1938-й год, а клуб заслуженных летчиков США единогласно принял его в свои почетные члены.

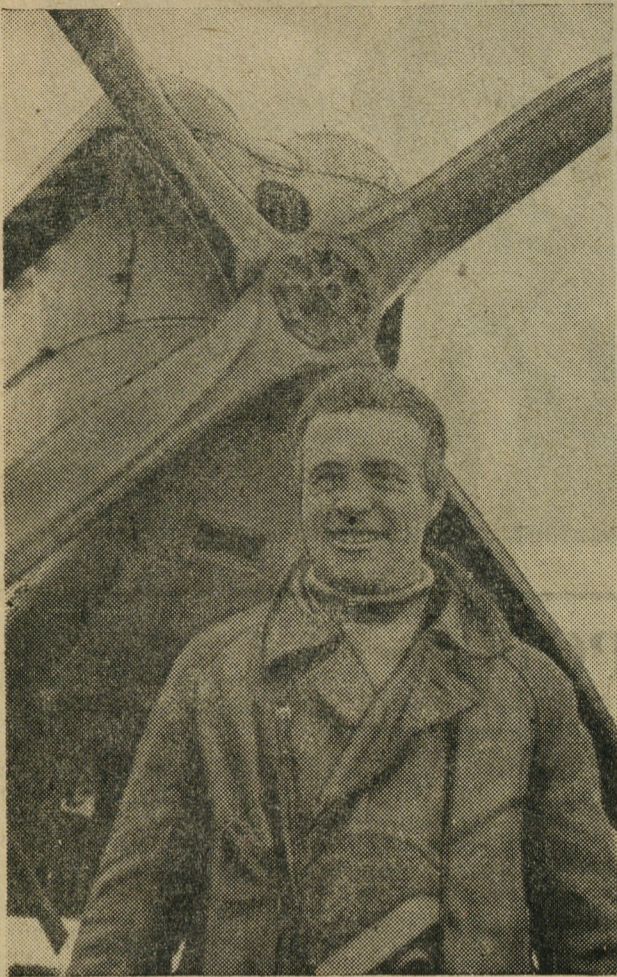
Перевел с польского
В. ЗАЙЦЕВ.

Страницы ИСТОРИИ

В моем фотокорреспондентском архиве имеется много снимков, посвященных покорителям воздушного океана. На этой фотографии запечатлен Герой Советского Союза В. С. Молоков, получивший это звание за спасение челюскинцев. С Молоковым я встретился ровно тридцать пять лет назад, когда его гидросамолет «СССР-Н-2» опустился на озеро Шарташ, близ Свердловска. В те

годы полным ходом шло освоение Севера, и Молоков направлялся в Красноярск, чтобы оттуда начать перелет через всю Советскую Арктику, от самой восточной точки до западной. За освоение этой воздушной дороги прославленный летчик был награжден орденом Ленина.

И. ТЮФЯКОВ,
лауреат премии
им. П. Бажова.



Бывший летчик писатель Ральф Баркер недавно выпустил книжку, в которой рассказывает о различных авиационных историях, до сих пор окутанных тайной. Предлагаем нашим читателям отрывок из нее, напечатанный в польском журнале «Панорама».

пад. Взглянул на компас и обнаружил, что тот испортился.

На десятом часу полета сквозь тучи блеснуло окно. Но оно не подсказало летчику об ужасной ошибке.

Наступила новая ночь. Сумерки стали дополнительным союзником облачности и, прибегнув к двум при-

длин. Увидев большой приморский город, он точно узнал, где находится. Над аэродромом была громадная надпись «Бельдомель». Готовясь к перелету через Атлантику, он помнил, что это аэропорт Дублина.

Благо, бензина еще хватало, он сделал классический круг, определил

На воздушных ТРАССАХ МИРА

САМОЛЕТ НА ЛОЖНОМ КУРСЕ

Вообще Дуглас Корриган должен был вылететь на рассвете. «Но я готов стартовать хоть сейчас, мистер Бер», — уговаривал он. «Нет, не могу допустить риска при подъеме ночью с массой бензина», — протестовал его непосредственный начальник. Таким образом пилот коротал ночь на аэродроме, в Нью-Йорке, ожидая очередного трансконтинентального рейса до Лос-Анжелеса.

Ему исполнилось 31 год. И примерно столько же было его старенькому самолету типа «Кертис-Робин» с мотором в 165 лошадиных сил.

Лишь в четыре утра дали «добро». Когда Корриган вывел свой самолет к стартовой черте, горизонт окутывала дымка. Все же после пробега в тысячу ярдов он нормально оторвался от земли. На высоте в пятьдесят футов пришлось сделать усилие, чтобы заставить машину развернуться. Над Лонг-Айлендом она стала лениво набирать высоту. На пятистах футах все окончательно скрылось в тумане, и пилот осторожно «положил» самолет на правое крыло, чтобы развернуться уже на за-

митивным приборам, имевшимся в кабине рядом с компасом, Корриган посчитал, что пролетел над Техасом и приближался к горам Нью-Мексико. За ними будет Эль-Пасо.

Очень беспокоил его начинавший хлопотать бензобак: он не помнил, сколько точно взял бензина — двадцать или пятьдесят галлонов.

Бензин начал заливать смотровые стекла. Единственным выходом было пробить дыру в обшивке, чтобы появился «сквозняк». Достав из мешка бур, он продырявил самолет. В кабине стало посуше.

Пошел снег, стало еще холодней.

Устав бороться с обледенением, Корриган начал снижаться. Где-то на высоте 3500 футов удивился, что нигде не видать гор. Мало того, всюду под ним расстилалась вода. Видимо, он пересек, сам не ведая, целый американский континент и «захватил» часть Тихого океана. Надо возвращаться...

Неужели он так далеко углубился на запад, увеличив обороты двигателя? Может быть, ветер в хвост подул еще сильнее? И все же Корриган не представлял и при этих условиях, что за каких-то 26 часов пересек всю Америку. Однако надо было что-то немедленно предпринимать, пока не кончился бензин. Он приготовился лечь на обратный курс и взглянул на запасной компас, который теперь достаточно освещался. Кровь ударила ему в голову. Он сутки назад ошибся и с тех пор летел на восток.

Корриган взял себя в руки, снова оглядел водную гладь. Жуя шоколад, он заметил, что вдали тучи, сливаясь с океаном, приобретали зеленоватый оттенок, что означало первый признак близкого побережья.

Через 45 минут Корриган достиг уже восточного побережья Ирландии.

направление ветра и зашел на посадку. «Меня зовут Корриган, — заявил гость на земле подбежавшим служителям. — Я, собственно, прилетел из Нью-Йорка и, думаю, этим произвел здесь сенсацию».



Авиаторы-селу

Ежедневно на поля подшефного колхоза «Прогресс» Кетовского района Зауралья выезжают авиаторы Курганского предприятия, чтобы помочь труженикам села в заготовке кормов.

Сейчас в подшефном колхозе авиаторы работают на прополке моркови. В течение месяца им предстоит обработать 500 человек-дней.
И. ПАВЛОВ.

г. Свердловск, И-20.

Редактор В. ГУРИН.

Аэропорт Уктус.

НС 15309. Заказ № 5534.

22-05-21, доб. 1-96, 1-61.

Тип. изд-ва «Уральский рабочий»,
Свердловск, проспект Ленина, № 49.



Творчество наших читателей

Среди разнообразных увлечений авиаторов в летнюю пору самым любимым, пожалуй, является рыбалка. И рыбалка не просто, а именно на самой ранней зорьке, когда солнце еще не взошло, а редущий туман стелется над водой, и роса холодом обжигает ступни, а рыба клюет охотней.

Фотоэтиюд нашего читателя И. Александрова «Круги на воде».