

СЕГОДНЯ-ДЕНЬ ВОЗДУШНОГО ФЛОТА СССР

**С ПРАЗДНИКОМ, ДОРОГИЕ
ТОВАРИЩИ АВИАТОРЫ!**



СЕГОДНЯ ДЕНЬ ВОЗДУШНОГО ФЛОТА СССР — ВСЕНАРОДНЫЙ ПРАЗДНИК. АВИАРАБОТНИКИ УРАЛА ВСТРЕЧАЮТ ЕГО УДАРНЫМ ТРУДОМ, СОЦИАЛИСТИЧЕСКИМ СОРЕВНОВАНИЕМ ЗА ДОСРОЧНОЕ ВЫПОЛНЕНИЕ ЗАДАНИИ ДЕВЯТОЙ ПЯТИЛЕТКИ, РЕШЕНИИ ИСТОРИЧЕСКОГО XXIV СЪЕЗДА КПСС.
УЛУЧШЕНИЕ КУЛЬТУРЫ ОБ-

СЛУЖИВАНИЯ ПАССАЖИРОВ, ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ, ОСВОЕНИЕ НОВОЙ ТЕХНИКИ — ВОТ НАШИ ОСНОВНЫЕ ЗАДАЧИ. ЖЕЛАЕМ ВАМ УСПЕШНО ВЫПОЛНИТЬ ПЛАН ПЕРВОГО ГОДА ПЯТИЛЕТКИ, КРЕПКОГО ЗДОРОВЬЯ, БОЛЬШОГО СЧАСТЬЯ В ЛИЧНОЙ ЖИЗНИ. С ПРАЗДНИКОМ, ТОВАРИЩИ!
СИДОРЕНКО. БОЛЬШАКОВ. СЫСОЛЯТИН.

Министр гражданской авиации поздравил Г. С. Чудинова с присвоением высокого звания. Наш рассказ о первом на Урале заслуженном штурмане СССР (фото слева) читайте на второй странице.

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

№ 29 (1818).
СРЕДА,
18
АВГУСТА
1971 г.
Год издания
XXVIII
Цена 2 коп.

Авиатор
УРАЛА

ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

**РАЗДВИГАЕТСЯ
ГОРИЗОНТ**

Лучшие пилоты Уктусского предприятия, командиры самолетов АН-2 Ю. А. Кузнецов, Г. Ф. Попков, Ю. И. Исаков и В. И. Канатев накануне Дня Воздушного Флота уехали переучиваться на новую технику.
Скоро они станут пилотами пассажирских кораблей, поведут по голубым дорогам самолеты АН-24.

КАЖДЫЙ ПЯТЫЙ —

СТУДЕНТ

Накануне Дня Воздушного Флота закончились приемные экзамены в вузы и училища гражданской авиации. Успешно сдали их пилоты Уктусского предприятия В. В. Кинев и В. А. Мезенцев, командир самолета АН-2 А. Л. Кокорин и командир подразделения М. Н. Черненко.

Командование и товарищи тепло поздравили их с успешной сдачей экзаменов.

Сейчас в транспортном подразделении Уктусского предприятия учится каждый пятый пилот.

**Работать
по-ударному!**

Встречать праздники высокими производственными показателями, весомыми трудовыми подарками стало хорошей традицией труженников нашего управления. С большим вдохновением, творческим подъемом трудились накануне праздника — Дня Воздушного Флота — и авиаторы Уктуса. В соревнование включились не только летные подразделения, но и службы аэропорта, АТБ, вспомогательные подразделения. Каждый коллектив, каждый работник считал своим долгом подготовить празднику свой, пусть и небольшой, трудовой подарок.

Награды вручены

Сегодня, в День Воздушного Флота, авиаторы Кургана поздравляют своих коллег и товарищей с высокими

Работники предприятия С. Н. Феничев и И. П. Коротченко награждены медалями «За трудовую доб-

НОВОСТИ

правительстве и наградами. За успешную работу в восьмой пятилетке орденом Ленина награжден бывший командир самолета АН-2, сейчас второй пилот самолета АН-24, Смирнов.

лесть» и «За трудовое отличие».

Правительственные награды вручил заведующий промышленно-транспортным отделом Курганского обкома КПСС М. В. Коротченко.

ПЕРВАЯ ВЫСОТА

Недавно квалификационная комиссия присвоила третий класс пилотам Уктусского предприятия В. М. Паричуку, Ю. А.

Пушкареву и С. М. Лобанову.

Может быть, это сообщение оставит равнодушными прославленных ветеранов. Молодые знают: это первая и необходимая высота на пути к мастерству.

**В честь
праздника**

День Воздушного Флота челябинцы решили отпраздновать в субботу и воскресенье

на базе отдыха «Авиатор». Здесь состоятся спортивные соревнования, военизированная эстафета, конкурс на лучший номер художественной самодеятельности, факельное шествие.

ЧЕСТЬ ПО ТРУДУ

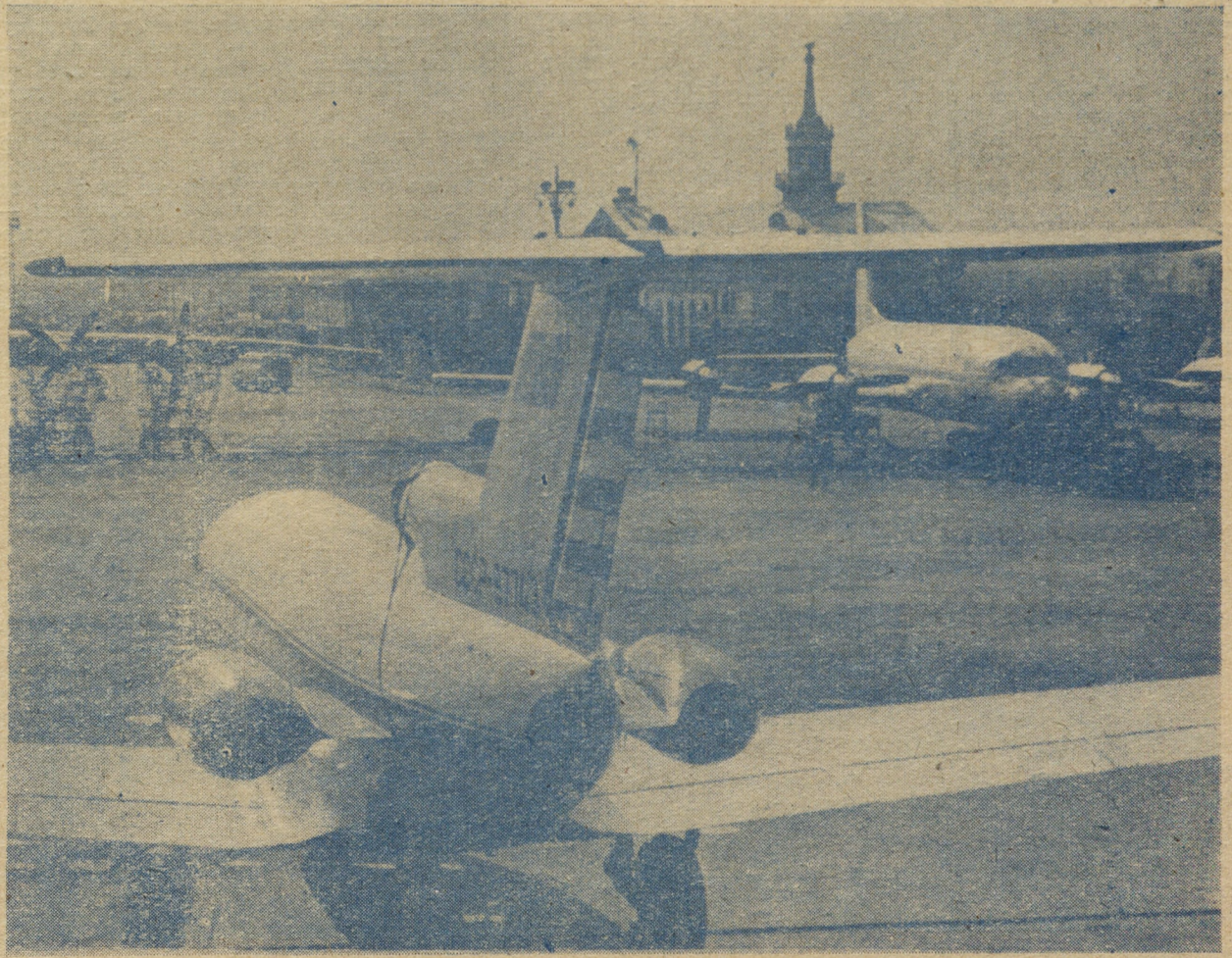
Добрые дела комсомольцев Курганского предприятия широко известны среди молодых авиарботников управления. Не раз были они инициаторами важных начинаний, не раз занимали первые места в трудовом соревновании, увозили спортивные призы. Они идут в авангарде и в соревновании комсомольских организаций Кургана. Не раз занимали курганские авиаторы первые места в районе и городе.

Успехи их не остались незамеченными. Сегодня, в День Воздушного Флота, стало известно о награждении лучших комсомольцев Курганского предприятия Почетными грамотами обкома, горкома и райкома ВЛКСМ.

За большую работу по коммунистическому воспитанию молодежи Почетными грамотами обкома ВЛКСМ награждены командир предприятия А. И. Чернявский, заместитель по политической части В. Зорин и член штаба «Комсомольского прожектора» командир самолета В. А. Озеров.

Грамотами горкома ВЛКСМ награждены секретари цеховых организаций Владимир Веснин и Галина Кавелина, группкомсорги Леонид Сыроладский, бортпроводница Людмила Иванова и член цехового бюро АТБ Надежда Захарова.

Грамоты райкома ВЛКСМ вручены комсомольцам Г. Приденной, В. Мельничуку, В. Романову.



Будни перед праздником...
Фотоэтиюд И. Зырянова, аэропорт Кольцово.

ГЛАВНОЕ —

Безопасность полетов

ЗАКРЫЛИНЦЫ

Рассказ об одном экипаже

— А вы напишите о закрылинском экипаже, — сказал мне Анатолий Никифорович Бортников, командир подразделения «Илов» Челябинского авиапредприятия, когда я пришел к нему попытаться журналистского счастья. — Я вам их сейчас представлю заочно, а вечером сами познакомимся.

Анатолий Никифорович встал, подошел к шкафу и вытащил пять папок с личными делами.

Командир — Закрылин Борис Федосеевич, летает уже шестнадцать лет, коммунист, один из лучших командиров в подразделении. Штурман — Сизов Владимир Константинович, пришел в гражданскую авиацию из военной, очень опытный специалист. Остальные помощники: второй пилот Герасимов Борис Михайлович, бортмеханик Пяталев Николай Тимофеевич, бортрадист Леканский Иван Алексеевич. Вот. Почему я их вам рекомендую? В настоящий момент это у нас лучший экипаж. В период подготовки к весенне-летней навигации закрылинцы получили по всем показателям только отличные оценки — раз. Вторых, они каждый свой полет проводят на «отлично» — ни замечаний, ни малейших нарушений на их счету нет. Ну и за все это экипаж был поощрен при помощи так называемого «железного графика». Знаете специфику работы летного состава? Всегда привязан к телефону, всегда волнуешься: когда снова в рейс? А тут с мая экипаж

стал получать твердое расписание полетов, а значит, приобрел свой твердый ритм жизни. Мне кажется, да и не только мне, это привлекательно для любого. Мы второй год пользуемся этим стимулом. Опять же подобная форма поощрения, на мой взгляд, имеет и воспитательное значение, потому что ведет к внутренней организации человека, а для каждого члена экипажа самолета подобное качество очень важно. И потом это же толчок для соревнования. Появляются желающие. Они стараются догнать лучших. К чести закрылинцев, надо сказать, что они не таят своих секретов по достижению высоких результатов. Вот выступали на совете командиров кораблей, делились опытом. Мы потом кое-что обобщили и выпустили специальный листок передового опыта.

В коридоре на самом видном месте я увидел большой лист ватмана, на котором красной и черной тушью крупно было написано:

- «Как мы работаем в экипаже».
1. Изучаю характер, деловые качества и особенности вновь прибывшего в экипаж специалиста, учитываю их в повседневной работе.
 2. Тщательно готовимся к полетам по принципу: каждый полет — сложный.
 3. Повседневно прививаю экипажу чувство ответственности за выполнение полета.
 4. Каждый член экипажа в полном объеме зна-

ет и четко выполняет свои обязанности в каждом полете.

5. В экипаже простые и строгие взаимоотношения, обстановка в полете деловая.

6. Знание руководящих документов экипаж грамотно применяет в каждом полете.

7. На нарушителя дисциплины воздействуем всем экипажем.

8. В экипаже изжиты случаи нарушения формы одежды.

А как у вас в экипаже?

Пусть для человека дотошного, искушенного стилиста подобные сентенции покажутся слишком общими, а то и вовсе незначительными, но за каждым выводом, за каждой фразой — долгая и упорная работа коллектива, проверенная на практике справедливость данного вывода.

Вечером я ждал их в штурманской, надеясь немного поговорить с Борисом Федосеевичем Закрылиным и его экипажем перед вылетом. И еще, признаюсь по секрету, мне хотелось сделать снимок примерно такого содержания: небо, летное поле и пять человек, идущих к своему самолету...

Но погода, самая капризная хозяйка неба, сменила планы и мой, и Аэрофлота. Дождь, ветер. Задержки рейсов. И вот вместо того чтобы пройти с закрылинским экипажем недолгий аэродромный путь до самолета, сижу с ними в

ЧИСТОГО НЕБА, МОЛОДЫЕ!

Накануне праздника вторые пилоты АН-2 Борис Беляев, Сергей Сидоренко, Галина Пирогова, Виктор Зырянов, Владимир Заворохин, Константин Потапов, Леонид Богданов и Владимир Журавлев сдали экзамены по теории и самолетовождению и стали командирами самолетов.

Галина Михайловна Пирогова два года назад закончила аэро-клуб.

Летная биография Бориса Беляева и Сергея Сидоренко началась в летном училище. Сейчас они — студенты ВАУ.

Член партбюро Виктор Зырянов — студент Свердловского лесотехнического института.

Владимир Николаевич Заворохин познакомился с авиацией во время службы в армии.

В Уктусе многие знают командира вертолета МИ-8 Константина Петровича Потапова. Сейчас и сын ветерана, Костя Потапов, стал командиром самолета АН-2.

Разная биография у молодых командиров, разными дорогами шли они к своей мечте. Сейчас мечта сбылась. Чистого вам неба!

«Каждый солдат носит в ранце маршальский жезл» — гласит французская пословица. В русском варианте она чаще звучит так: «Плох тот солдат, который не мечтает быть генералом!».

Георгий Чудинов не пытался стать генералом и не стал им. Но «маршальский жезл», как символ мечты быть отличным летчиком, носит не в ранце — в душе всю жизнь. Оказывается, в небе можно добиться генеральских высот и не заслужив генеральского звания.

В авиацию 19-летний уральский паренек Георгий Чудинов пришел, как и многие сверстники, еще в 1940 году. Но по-настоящему приобщился, сдружился с авиацией и полюбил ее на всю жизнь в годы Великой Отечественной войны.

Боевой путь начинал штурманом ПО-2, 691-й полк ночных бомбардировщиков на Волховском фронте, затем 557-я отдельная армейская авиационная эскадрилья связи — части, где довелось воевать Георгию Степановичу. 370 боевых вылетов совершил он, награжден орденом Отечественной войны первой степени, медалями «За боевые заслуги», «За оборону Ленинграда».

С 1945 года Г. С. Чудинов начал трудиться в мирном небе, пришел в Кольцово. Аэропорт, а с ним и поселок росли у него в глазах Георгия Степа-

новича. В годы войны Г. С. Чудинов летал на трех видах самолетов. А в Свердловске, в небе Урала, за четверть века — чуть ли не на всех самолетах, приземляющихся в нашем аэропорту. Отличное знание новой техники, высокий класс всегда отмечали его работу в полете, были образцом для молодежи. Почти девять лет Чудинов бороздит трассы страны штурманом корабля ИЛ-18.

Постоянная выдержка, расчетливость, пунктуальность, четкость работы очень характерны для него.

— Как полетим? — обычно спрашивают бортпроводницы перед рейсом у командира, а чаще у штурмана, имел в виду

высоту, время в пути, скорость и пр.

— По небу! — шуточно отвечают летчики обычно. А Георгий Степанович дает подробный ответ. Ведь у него всегда под рукой, разложено все «по полочкам», все выкладки, вся трасса по пунктам, с временем прохождения, с точностью до минуты. Хоть до Сочи, куда — рукой подать — три часа с гаком, хоть аж до Магадана, куда лету больше почти в три раза.

30 лет работает штурманом Георгий Степанович Чудинов. Был и на командных должностях — более десятка лет старшим штурманом предприятия. Но это не его стихия, его стихия — небо.

— Мне командных

ПЕРВЫЙ НА УРАЛЕ

Когорта славных авиаторов нашего края — а у нас в Уральском управлении трудится три заслуженных пилота СССР — пополнилась еще одним. Только что из Москвы пришла приятная вест: Указом Президиума Верховного Совета СССР Георгию Степановичу Чудинову, штурману корабля ИЛ-18 Свердловского авиапредприятия, первому на Урале присвоено почетное звание «Заслуженный штурман СССР».



циативу. Среди его способных учеников можно назвать А. С. Авдеева, И. Ф. Шунеева. Многие воспитанники ветерана освоили работу на гигантах ИЛ-62 и ТУ-114. В частности, штурманом на флагмане Аэрофлота летает его ученик Н. И. Учеватов.

Коммунист фронтовых лет Г. С. Чудинов работал секретарем партбюро летного коллектива. И учится постоянно, не только осваивая новую технику. Где-то под пятьдесят закончил университет марксизма-ленинизма.

Разнообразны интересы ветерана, чуткого наставника молодежи. Несмотря на занятость, — частые полеты, его страсть — фото- и киносъемки...

И еще об одной стороне жизни Чудинова хочется сказать сегодня, в торжественный для него день. Любовь к небу, к авиации почетный авиатор сумел привить не только многим ученикам, но и своим детям. Старший сын Георгий летает командиром самолета в Уктусе, Михаил учится в втором курсе Егорьевского училища, готовится стать авиатехником по обслуживанию «Илов» и «Ту».

В семье авиаторов вступила и жена Георгия Люба. Она сейчас летает бортпроводником в аэропорту Кольцово. Им Георгий Степанович передает навыки сложного авиационного дела. Их учит бережно нести через всю жизнь чистую мечту о «маршальском жезле», мечту быть отличным авиатором, полезным людям, дарить им великую радость полета.

Ю. ГЕНДЕРТ.
а/п Кольцово.

АУДИТОРИЯ РАСТЕТ

Бурными аплодисментами провожали жители деревни Лаптево участников художественной самодеятельности Курганского предприятия. Слушателям запомнилось выступление инструментально-вокального ансамбля «Икар», которым руководит электромонтер АТС Виктор Романов. Участники ансамбля — сельские гости в рабочих клубах предприятий Кургана и области.

Успешно работало перед праздником подразделение самолетов АН-12 аэропорта Кольцово. Перед дальней дорогой...

Фото К. Юрвеа.



гостинице, где им пришлось «загорать» перед вылетом на Караганду, и в ходе общей беседы пытаюсь разобраться в каждом из них, найти те особенные качества, которые делают данного члена экипажа необходимым для всех остальных.

Правда, сегодня их только четверо. Бортрадист заболел, а нового, временного, я так и не увидел.

Командир. Летает шестнадцать лет, а в авиации уже двадцать один год. Кончил сначала техническое училище. Потом работал и учился в Сасском летном. Сразу после окончания попал в Челябинск. С момента появления в аэропорту «Илов» летает на этих машинах. Член партии. Подтянут. Корректен. Говорит негромко, мягко, но убедительно. А вокруг глаз (увы, уже ставшие литературным штампом) — лукавые морщинки.

— Нового нам в нашей работе изобретать ничего не приходится. Работаем, кажется, как и все. Высокие результаты? Ну как их объяснить? Не знаю. По-моему, так и должно быть.

Штурман. На первый взгляд может показаться человеком неразговорчивым и даже до некоторой степени суровым. Но потом...

Оказалось, что Владимир Константинович Сизов заядлый фотолобитель. Причем занимается довольно новым видом фотографического искусства — делает слайды, своеобразные цветные диафильмы на позитивной фотопленке. Мне удалось посмотреть три новых ленты Сизова. Кроме высокого мастерства каждый кадр поражает еще и какой-то восторженностью автора красотой, которую он видит и к которой никогда не может привыкнуть. Например, море облаков под самолетом так и не стало за долгие годы работы для него профессионально привычным явлением и до сих пор вызывает потребность художника

показать эту красоту людям.

Когда разговорились, стало понятно, что Сизов вообще является в экипаже своеобразным «общественным центром». В каждом коллективе есть человек, с которым советуются, к которому апеллируют в спорах, с которым всегда считаются. Он обладает большим жизненным опытом, но не выставляет его напоказ, не кичится им, а разумно делится с молодыми.

Кстати, о молодых. Говоря о втором пилоте и о бортмеханике, мне, как ни странно, хочется отметить командира. Бывают разные типы людей, облеченных властью, и сущность их очень легко понять по подчиненным. У строгого, взыскательного начальника экипажа, как говорится, по струнке ходит, у мягкосердечного — всегда, хоть немного, но чувствуется настроение разболтанности. У закрыльников — по-другому. Здесь действительно отношения простые, товарищеские. Хотя это вовсе не походит на панибратство. Просто командир не «давит авторитетом» на подчиненных, и видно, что каждый из них привык иметь свое собственное мнение зная, что к нему всегда прислушаются.

Говорили о многом. И о полетах, и о задержках, и о том, как сидели семь дней в Симферополе, и о дисциплине, и о том, что «во всем нужен порядок».

Не помню уже, кто сказал:

— Летный состав, наверное, больше всех заинтересован в работе без ЧП и в четком исполнении своих обязанностей. Тут имеет значение и ответственность перед пассажирами, и профессиональный долг, и просто материальная заинтересованность.

Затрагиваемые темы менялись, как это обычно бывает в общем разговоре. То вспоминали зимнюю рыбалку, то киевских авиато-

ров с их многочисленными починами, то речь заходила о профессиональном росте, и командир сетовал, что все же часто меняются вторые пилоты, — вот и сейчас Борис Герасимов готов уже пересечь в левое пилотское кресло, и что, по всей вероятности, так скоро и будет, а значит, у него, Закрылина, появится новый второй пилот. Не было только на протяжении всего разговора никаких «охотничьих» рассказов, не припоминали закрыльницы ни одного «случая», до которых, увы, охоч наш брат репортер. Если даже и были такие, то все равно не стал экипаж вспоминать о них, потому что, как я понял, главное для каждого его члена просто повседневная работа, пусть иногда нелегкая, требующая напряжения и сил, как и всякая другая, но все же интересная и нужная людям. И еще одно важное, на мой взгляд, качество отличает закрыльников. Все вместе они представляют из себя коллектив единомышленников, людей, быть может, только волей случая сведенных вместе, но сумевших стать необходимыми друг для друга.

А. ЕРЕМИН.



Раннее-раннее утро. Легкий туман. Только взлетели, как после отворота влево вдруг забило, словно в лихорадке, затрясло двигатель. Высота пятьдесят метров. Снизу неровное, в рывках поле, лес, болото. На раздумье времени не было. Надо сажать самолет. Владимир Георгиевич Мушинских так и сделал, притулил АН-2 на самой границе болотной жижи, среди здоровенных кочек. И ведь ничего не стоило скапотировать на такой площадке. Но все обошлось. Уж тут сыграли свою роль везение и мастерство. Вернее, мастерство и везение.

Потом оказалось, что вынужденная посадка произошла из-за заводского дефекта. Только усилиями летчика машина была спасена. И в этих условиях сконцентрировался весь навык пилота, приобретенный им за время работы, за время долгих тренировок. В этот момент проявились все качества человека за штурвалом — выдержка, спокойствие, способность к мгновенному анализу, выработанные долгим упорным трудом.

За грамотные действия в аварийной ситуации на авиационных работах экипажа В. Г. Мушинского и сам командир были отмечены командованием, а друзья по подразделению, приветствуя их, написали шуточные стихи:

ШКОЛА ТРУДОЛЮБИЯ

Приняв разумное решение (оставив целыми носы), Отлично выполнив

снижение, Вы заслужили уважение, И благодарность, и часы. Подобные случаи бывают очень редко. В основном «малую» авиацию Челябинского предприятия характеризуют размеренные трудовые будни. Это и перевозка пассажиров, почты,

различных грузов. И выполнение обязанностей воздушного лесопатруля, и обслуживание газопровода, и ежегодная работа на «химии» в сельском хозяйстве.

Начиная с ранней весны над еще заснеженными полями стали появляться деловитые АН-2, с воздуха покрывая землю тонким слоем удобрений. Сошел снег, и поля Октябрьского, Троицкого, Чебаркульского,

Аргаяжского и других районов уже были готовы к севу. И земледельцы могли от души сказать спасибо авиаторам, особенно экипажам Золотова и Черненко, обработавшим 8382 гектара, и Лукьянова и Трусакова, обработавшим 4088 гектаров.

Пришло лето, поднялись всходы. И снова для авиаторов нашлось дело в сельском хозяйстве.

КРЫЛАТЫЕ БУДНИ

ПРАЗДНИК В КОЛЬЦОВО

В поселке Кольцово на стадионе, в минувшее воскресенье состоялся большой праздник, посвященный Дню физкультурника и Дню Воздушного Флота СССР. Участников его приветствовал заместитель командира по политической части предприятия А. Н. Кобелев.

Затем начались показательные выступления легкоатлетов. Спортсмены соревновались в эстафетном беге на 800, 400, 200 и 100 метров. Победили представители первой сборной авиапредприятия.

После эстафеты прямо на стадионе, под открытым небом начался концерт художественной самодеятельности, подготовленный клубом. Выступили вокалисты, тещы, оркестр. Звучали песни советских компо-

зитором о Родине, о людях крылатой профессии.

Праздник авиаторов в Кольцове завершился футбольным поединком. На зеленом поле встретились команды свердловчан и курганцев. Товарищескую встречу выиграли кольцовцы, тем не менее гостям, под аплодисменты сотен болельщиков, были вручены памятные сувениры.

В. КАШАФУДИНОВ, командир корабля ИЛ-18.

Твои товарищи

Николай Кудряшов те. Пилот ночного бомбардировочного полка воевал на ПО-2. А с апреля следующего года он стал заместителем командира эскадрильи 930-го комсомольского авиаполка на Втором Украинском фронте. Николай Ильич совершил 315 боевых вылетов, освобождал не только русскую землю, но и Румынию, Венгрию, Чехословакию, кавалер нескольких орденов. За ценные данные фоторазведки города Харькова командование наградило его орденом Красного Знамени. А за бой по освобождению братских стран — орденом Отечественной

войны первой степени, орденом Красной Звезды, медалями. Год после войны Н. И. Кудряшов летал командиром эскадрильи самолетов ЛИ-2, демобилизовался в звании капитана. Николаю Ильичу пришлось проститься с летной службой, но с небом он не расстался. С 1947 года Н. И. Кудряшов стал работать диспетчером службы движения, затем старшим диспетчером, начальником районного диспетчерского пункта. От рядового работника службы движения Николай

Ильич вырос до начальника службы движения Уральского управления гражданской авиации, много сделал для обеспечения безопасности полетов. Настойчивый, принципиальный руководитель, Н. И. Кудряшов всю жизнь учится. В этом году он заочно окончил высшее авиационное училище, защитил диплом инженера по управлению движением.

33 года трудится Н. И. Кудряшов в авиации. Ветеран награжден знаком «Отличник Аэрофлота».

Д. ВОРОЖЦОВ.

КОМСОМОЛЬЦЫ

ПОДВОДЯТ

ИТОГИ

В цеховых комсомольских организациях Челябинского предприятия начались отчетно-выборные собрания. Комсомольцы принципиально и по-деловому оценивают работу бюро своих организаций.

Так, секретарю комсомольской организации службы бортпроводников Валентину Захарову за снижение уровня внутрисоюзной работы собрание объявило замечание, а секретарю цеховой комсомольской организации службы связи Веру Щелкуновой благодарность.

Выступившие в прениях внесли немало ценных предложений.

А. ГОРЧАКОВ.



Аэропорт начинается с дикторской... Эти девушки работают в отделе перевозок аэропорта Кольцово. Сейчас они осваивают профессию диктора. Нелегко четко, без ошибок объявлять по радио о всех взлетах и посадках...

Светлана Залевская и Мария Даровских сменяют у микрофона друг друга.

Сегодня — День Воздушного Флота СССР

ПЕСНЯ АВИАТОРОВ ЧЕЛЯБИНСКА

РАЗРЕШЕНИЕ НА ВЫЛЕТ ПОЛУЧЕНО
И В ЭФИРЕ ЗВУЧИТ ПОЗЫВНОЙ.
ПРОМЕЛЬКНУЛА МИАССА ИЗЛУЧИНА —
ДО СВИДАНИЯ, ЧЕЛЯБИНСК РОДНОЙ.
МЫ ИДЕМ ПО ПРОТОРЕННОЙ ТРАССЕ
НАД ЗЕМЛЕЮ, ГДЕ СПИТ ТИШИНА.
СВЕРХУ ВИДНО, КАК В СИНИХ ОЗЕРАХ
УТОНУЛА КОЛДУНЬЯ-ЛУНА.
НАД УРАЛОМ РАССВЕТ ЗАНИМАЕТСЯ,
СТАЛИ ЗВЕЗДЫ НАД НАМИ ВЛЕДНЕЙ.
НЕ ГРУСТИ, МЫ ВСЕГДА ВОЗВРАЩАЕМСЯ,
ТАК ЗАПИСАНО В НАШЕЙ СУДЬБЕ.

Н. МЕДВЕДЕВ,
инженер службы связи.



НА ЗАРЕ УРАЛЬСКОЙ АВИАЦИИ

Навстречу 50-летию Аэрофлота



ПЕРВЫЙ НОМЕР
ГАЗЕТЫ УРАЛЬСКО-
ГО УПРАВЛЕНИЯ
ГРАЖДАНСКОЙ
АВИАЦИИ ВЫШЕЛ
10 ИЮЛЯ 1934 ГОДА.
ТОГДА ОНА НОСИЛА
НАЗВАНИЕ «КРЫ-
ЛЬЯ УРАЛА».

До последнего време-
ни наша редакция рас-
полагала скудными
данными о первых ша-
гах предшественницы

«Авиатора Урала». Перелистать страницы истории помог случай.

Редчайшие экземпляры газеты того времени любезно предоставил редакции пилот Уктусского летного подразделения Владимир Журавлев.

В свою очередь об-
емистая папка с мате-
риалами досталась ему
от отца Александра

Петровича Журавлева, который погиб на фронте в годы Великой Отечественной войны.

А. П. Журавлев был одним из журналистов, который работал в газете «Крылья Урала» со дня ее основания.

СЕГОДНЯ, В ДЕНЬ ВОЗДУШНОГО ФЛОТА СССР, МЫ ПУБЛИКУЕМ МАТЕРИА-

ЛЫ А. П. ЖУРАВЛЕ-
ВА, НАПЕЧАТАН-
НЫЕ В ПЕРВЫХ НО-
МЕРАХ ГАЗЕТЫ
«КРЫЛЬЯ УРАЛА»
ЗА 1934 ГОД. ЭТО
ЖИВЫЕ СТРАНИЦЫ
ИСТОРИИ ГРАЖДАН-
СКОЙ АВИАЦИИ
НАШЕГО КРАЯ,
ПУЛЬС ТОГО ВРЕ-
МЕНИ...



Литературный вечер проведен в Сарапульском авиаподразделении, на котором присутствовало 34 человека из числа личного состава и членов семьи.

На вечере участвовал член Союза советских писателей уральский бытописатель Д. П. Борраменский. Писатель прочел только что вышедшую из печати повесть «Черемша».

Авиатехник Сарапульского подразделения т. Зубенко, посланный в Ленинград на курсы начальников аэропортов, сообщил о своих успехах! «Я учусь добросовестно и с большим желанием, иду в числе передовых, имею при пятибалльной системе: по истории авиации — 5, аэронавигации — 3, теории авиации — 5, аэро-светотехнике — 3».

Челябинское авиаподразделение реализовало контрольную цифру по 9-й лотерее Осоавиахима.

По добровольной подписке среди подразделений распространено 350 билетов, что составляет 5,5 процента к основному окладу.



О ЧЕМ ПИСАЛА ГАЗЕТА
«КРЫЛЬЯ УРАЛА» В 1934 ГОДУ



БОЛЬШЕВИК, КОМАНДИР,
МАСТЕР ПИЛОТАЖА

Сергей Иванович Саляев в авиации с 1916 года. По отзывам управления ГВФ, тов. Саляев «является отличным пилотом, могущим пилотировать любой самолет».

Это отзыв, но это же и есть действительность.

Волевая энергия, настойчивость, изобретательность и инициатива дали тов. Саляеву название «Отличный пилот».

Его энергия и инициатива проявились еще в первые годы Советской власти — в 1922 году. Тогда по Советскому Союзу был брошен клич: «Все на помощь голодающему Поволжью».

Тов. Саляев вместе с рядом товарищей первыми откликнулись на зов партии. Было устроено платное катание пассажиров на самолетах. Чистый доход от вырученных денег пошел на

приобретение хлеба населению Поволжья.

В течение трех недель, буквально не вылезая из самолета по суткам, тов. Саляев «перекатал» до 200 пассажиров.

На Деникинском фронте, под Астраханью, когда тов. Саляев работал еще авиатехником, приходилось совершать «чудеса». Гидросамолет М-9, по существу представлял собой старую разбитую калашу, которую нельзя было пускать даже в аэродромный полет. Но эту «гидру» чуть ли не сшивали по кусочкам нитками, и на ней выполняли боевое задание по бомбардировке неприятельской артиллерии.

За время работы в авиации у тов. Саляева имеется налет часов: в военное — 2 500, без поломок и аварий, в ГВФ — 1 527, но из

них до 1933 г. — 804 и с 1933 г. — 737, точно так же без аварий и поломок, этого бича некоторых летчиков.

За всю работу имеется только одна авария — в 1933 г., на самолете «Сталь-3», когда самолет шел из Москвы. Авария вышла от закупорки бензопровода.

Тов. Саляев за все время работы в ГВФ выполнял ряд ответственных командирских заданий на следующих должностях: начальник аэропорта, начальник линии, врид. начальника узла и переходил вновь на летную работу, только потому, что упорно отказывался оставить летную службу.

В данное время тов. Саляев выдвинут и работает в качестве врид. командира. На этой новой должности показывает себя достойным командиром, активным общественником, выдержанным и дисциплинированным членом партии (с 1930 г.), проявляет повседневную инициативу и энергию по укреплению вверенного ему подразделения ГВФ.

А. ЖУРАВЛЕВ.

ТАК ДОЛЖНЫ РАБОТАТЬ
ВСЕ ПОРТЫ

Свердловский аэропорт никогда не видел такого наплыва пассажиров, как в этом году. Билеты распродаются заранее. Обслуживание пассажиров организовано хорошо.

От управления в аэропорт (около 6 км) пассажиры доставляются автобусом, который регулярно курсирует между городом и портом.

В порту к услугам пассажиров — хороший буфет. Пассажир может заказать себе любое кушанье в любое время суток.

Чтобы пассажиру самому не нести багаж, к самолету выделен носильщик.

Забота о пассажире не ограничивается любезным отношением к нему. Она требует тщательно налаженной работы всех работников аэропорта, всех его звеньев.

Только благодаря этому можно было доставить на самолете отставшего от поезда пассажира Кучеренко, о котором писала «Правда» 6 июня. Самолет Свердловского аэропорта не только догнал, но и перегнал поезд в Тюмени. Пассажир получил возможность продолжить свою поездку.

Сейчас на имя начальника управления тов. Сергеева и начальника полнотдела тов. Мелешко получено любезное письмо:

«Уважаемые гг. Сергеев и Мелешко! Прочитал статью в «Правде» о чутком отношении к пассажиру. Да, это действительно чуткое отношение! Это может сделать только наше пролетарское чувство.

Искренне уважающий Н. И. Успенский».

А. ЖУРАВЛЕВ.

«СОННОЕ ЦАРСТВО»

Свердловск (от нашего корреспондента). По городу расклеена реклама, призывающая пользоваться воздушным транспортом. К услугам пассажиров — комфортабельная комната, которой нет на станции железных дорог. Радио извещает область и город, что Свердловский аэропорт 5 мая открыл навигацию.

Но как отправляются и принимаются самолеты?

Самолеты уходят из порта не по расписанию. 11 мая синоптик Суслев на работу не явился. Дежурному по метеорологической службе т. Подлесняк ничего не оставалось делать, как получить сведения о погоде в городе. В результате самолет ушел на Москву с двухчасовым опозданием.

17 мая самолет АНТ-9 был готов к отлету в Москву в точно назначенное время — 3 часа 10 минут. Но вдруг выяснилось, что лететь нельзя. Почему? Оказалось, что стартер Жемчужников проспал, а кладовщик и кучер не соизволили прийти. Дежурный сам принес к самолету 200 кг груза и 230 кг почты.

А. ЖУРАВЛЕВ.



г. Свердловск, И-20.

Редактор В. ГУРИН.

Аэропорт Уктус.

НС 14340. Заказ № 5943.

22-05-21, доб. 4-96, 4-61.

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