

НАВСТРЕЧУ 50-ЛЕТИЮ ОБРАЗОВАНИЯ СССР

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

№ 42 (1879)

СРЕДА,

20

ДЕКАБРЯ

1972 г.

ГОД ИЗДАНИЯ

XXX

Цена 2 коп.



ОРГАН УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ
И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

ЛУЧШИЕ В РАЙОНЕ

В юбилейном смотре-конкурсе на лучшую комсомольскую организацию Индустриального района авиаторы Пермского авиапредприятия заняли первое место среди транспортников. Победителям будут вручены вымпел и почетная грамота.

Этому успеху во многом способствовала работа лучших комсомольцев предприятия: Николая Гужвы, Александра Королева, Валентины Гуциной, Владимира Апрелева и многих других.

В. ТЕКОЕВ,
секретарь комсомольской организации.

г. Пермь.

Сегодня

В

номере:

НА 2-3 СТРАНИЦАХ ЧИТАЙТЕ ПОДБОРКУ МАТЕРИАЛОВ О ДЕЛАХ И ЛЮДЯХ СЕВЕРНОГО УПРАВЛЕНИЯ ГА, КОЛЛЕКТИВОМ КОТОРОГО МЫ СОРЕВНУЕМСЯ

А ВИАТОРЫ нашего летного коллектива успешно справились с годовым заданием, выполнив социалистические обязательства в честь 50-летия со дня образования СССР.

В течение года авиарботниками подразделения сэкономлено более 1000 тонн топлива.

ВЕРНЫ СВОЕМУ СЛОВУ

Первые почетные рейсы на сезонном горячем совершили экипажи ИЛ-18, где командирами И. С. Медведев, В. П. Козин, Г. Д. Мундаков, Н. М. Чухно, И. Ф. Халин.

Первое место в юбилейном социалистическом соревновании занял летный коллектив под командованием С. С. Усова (секретарь партбюро В. П. Козин, председатель месткома В. И. Ефанов).

Самым лучшим признан экипаж воздушного судна, где командиром В. П. Козин (2-й пилот В. В. Ведерников, штурман Л. Н. Горький, бортмеханик А. А. Кокунин, бортрадист В. И. Юшков).

В соревновании «Лучший по профессии» победителями стали командиры корабля К. В. Третьяков, 2-й пилот М. О. Завьялов, штурман В. А. Слепушкин, бортмеханик А. И. Тянутов и бортрадист П. В. Глухарев. На днях В. А. Слепушкину вручен также знак «Отличник социалистического соревнования РСФСР».

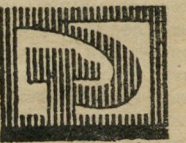
Ударная вахта будет продлена до февраля 1973 года, когда мы будем отмечать полувек юбилей гражданской авиации.

Б. НАЗАРЕНКО, заместитель командира летного подразделения по политико-воспитательной работе.

Кольцово.

ВОЗДУШНЫЙ МОСТ ДРУЖБЫ

• Репортаж с авиатрассы Урал — Украина



Накануне и по ходу этого путешествия почему-то все время всплывала в памяти старинная популярная поговорка про язык, который до Киева доведет. К ней обращаются обычно, когда хотят объяснить, что, расспрашивая встречных, можно преодолеть самый дальний и незнакомый путь. И в этот день дорога нам предстояла неблизкая, к тому же воздушная. Трасса Свердловск — Львов через столицу Украины самая дальная «западная» из освоенных Уральским управ-

лением гражданской авиации. В юбилейный год образования СССР она, связавшая «опорный край державы» и братскую республику, представляется символической.

Надо сказать, перед стартом все — пассажиры, экипаж — немного поволновались. Последние дни «украинский прогноз» погоды выглядел довольно неутешительным, обещая всюду густые туманы. А безопасность, надежность полетов ставились у нас всегда выше коммерческих сообра-

жений. Но в нужный день «небесный мост» все же открылся и, хотя метеоусловия оставались сложными, мы «прошли» по нему благодаря современной технике, позволяющей видеть в облаках и садиться почти вслепую.

Но все по порядку. Наш ИЛ-18, где командиром корабля В. П. Диков, взлетел в Кольцово и взял курс на запад ранним утром. Казалось, только что в наушниках дружного экипажа звучали «напутственные» слова земляков: разрешаю

запуск, выруливание, взлет... А теперь уже могучий лайнер «вела» на высоте 8400 метров Удмуртия. Ижевск сообщал: «Выход в зону разрешаю. Передаю ориентиры...»

Действительно, за следующие три часа под крылом остались невидимые нам в густой облачности, но также подсказывающие дорогу Пенза, Воронеж, и нас «принял» в эфире Харьков. А затем «завучал» и киевский аэропорт Борисполь. У него, как положено, радист Б. А. Пустовалов запросил: «Сообщите обстановку перед посадкой...» Последовало снижение, традиционная «коробочка» — круг над землей, и самолет, вынырнув из-за облаков, мягко приземлился. Довел-таки язык свердловский корабль до Киева, несмотря ни на что. Довел до одного из крупнейших в Европе аэровокзалов.

Но сорок человек еще горели желанием скорей попасть во Львов. Среди них были командированные с известного завода кинескопов, возвращавшиеся из Свердловска домой, и наши земляки, спешившие на не менее знаменитый ав-

тобусный завод набираться производственного опыта. Похоже, со всего Урала, подобно А. Жукову — рабочему Пермского конезавода, собрались на борту и отпускники, ехавшие в прекрасные карпатские здравницы — Трускавец с его «Нафтусей», Великую Любень.

А «небесная канцелярия» опять хмурилась. И эстафету у большого корабля перехватил «маленький». Чтобы не задерживать важный рейс, Украинское управление предоставило для уральских пассажиров и груза машину АН-24. Так когда-то сотрудничали самые первые в стране «авиакомпания» — российский «Добролет» и «Укрвоздухпуть», приходя на помощь друг другу в самые критические моменты.

На «антоновском» самолете мы и достигли конечного пункта путешествия, отстоящего от Свердловска на две с половиной тысячи километров. Весь путь (почти по прямой) занял пять часов. И снова подумалось, насколько же ближе стала к нам Украина, ее западный пограничный край, красавец Львов. **З. ВАЛИН.**

ЗА ГОДЫ РОСТА

Проект электрификации Урала разрабатывался специальным бюро, созданным в декабре 1920 года, и вошел в план ГОЭЛРО, как один из важнейших его разделов. Задача состояла в том, чтобы естественные ресурсы края полнее использовать для нужд народного хозяйства. С этой целью надо было как можно быстрее привести в порядок разрушенное колчаковцами и без того слабое энергохозяйство и, кроме того, построить четыре новые электростанции: Кизеловскую, Челябинскую, Егоршинскую, Чусовскую. И уральцы не подвели: преодолевая трудности, они перевыполнили план ГОЭЛРО. За 15 лет выработка электроэнергии на Урале увеличилась в четыре раза.

А за годы Великой Отечественной войны уральская энергосистема выросла почти еще в два раза и стала одной из самых мощных в стране. После войны она продолжает развиваться: строятся Южно-Уральская ГРЭС, Верхне-Тагильская, две гидроэлектростанции на Каме, Белоярская атомная и другие. Сейчас уральская энергосистема объединяет большую группу электростанций, действующих в Свердловской, Пермской, Челя-

бинской, Кировской, Курганской областях и Удмуртской АССР.

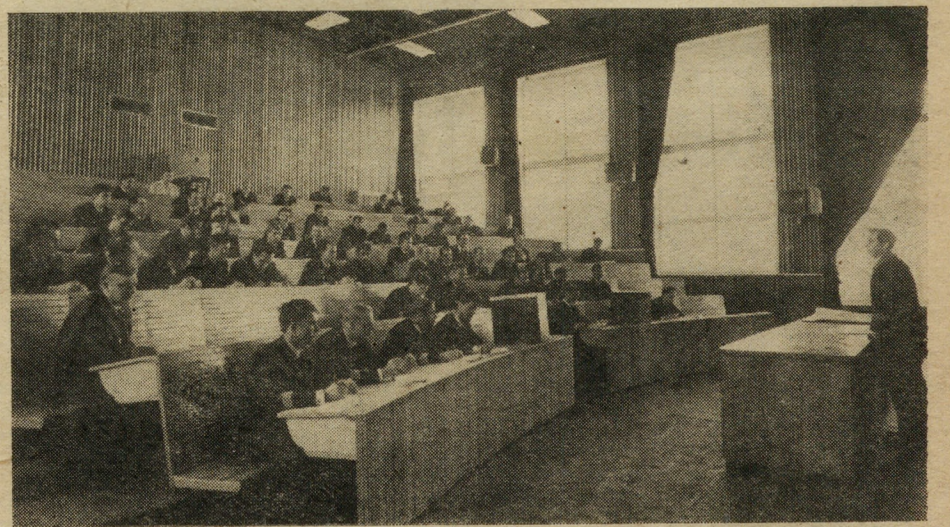
Общий итог: производство электроэнергии в СССР за 50 лет возросло в 267 раз.

22 декабря — День энергетика

Электроэнергетика постоянно опережает развитие других отраслей, ведет их за собой, быстрее двигает вперед. Успешно развивается энергетика в предприятиях гражданской авиации Урала. Особое развитие энергетики в авиации достигло за последние 5 лет с момента образования служб светотехнического обеспечения полетов и электроустановок. Электроустановки аэропортов оснащаются современным оборудованием. Ряд аэропортов оборудован новейшими средствами светобеспечения полетов. Построены и введены в эксплуатацию десятки трансформаторных подстанций, произведена реконструкция схем внешнего электроснабжения и теплообеспечения, многие котельные переведены с твердого топлива на жид-

кое и природный газ. Все это говорит о самоотверженной работе энергетиков по обеспечению качественного и бесперебойного электроснабжения радиосветотехнических средств и электроустановок в гражданской авиации.

И. ПАРШАКОВ, ст. инженер-энергетик Уральского управления гражданской авиации.



Недавно исполнилось ровно год, как высшее авиационное училище было преобразовано в Академию гражданской авиации.

На снимке: занятия в одной из новых аудиторий. Рассказ об Академии читайте на развороте.





СЕГОДНЯ в Ленинграде начинается работу государственная комиссия по приему нового аэровокзального комплекса. Ленинградские строители сдержали слово и выполнили все работы в срок к пятидесятилетию со дня образования СССР.

НОВЫЕ ВОЗДУШНЫЕ ВОРОТА ЛЕНИНГРАДА

Прежний аэровокзал был построен в 1951 году. Его создатели, как тогда казалось, смотрели далеко вперед — здание было не только красивое, но и вместительное. Но никто не мог предсказать столь стремительного развития авиационной техники и такого бурного роста воздушных перевозок.

Все это предопределило появление нового аэровокзала. Изучив зарубежный и отечественный опыт, ленинградские проектировщики стремились не повторять просчетов своих предшественников и обеспечить новому аэропорту высокую пропускную способность. Над этой задачей немало потрудились группа Ленинградского филиала института «Аэропроект» под руководством главного инженера проекта А. Морашкина. В аэропорту будет две взлетно-посадочных полосы, вернее, одна — взлетная, другая — посадочная, причём роли их будут меняться в зависимости от направления ветра. Полосы будут иметь ответвления, чтобы самолёт, ещё не погасив скорости, мог свернуть в сторону, освободив место для посадки следующей машины. Всего-навсего 30 секунд надо для манёвра.

Важная особенность аэропорта ещё и в том, что на летном поле не будет больше видно ни пассажиров, ни аэродромного персонала. На летное поле на 180 метров от здания аэровокзала выдвинуты два круглых павильона, каждый из которых имеет шесть входов-выходов. К ним одновременно смогут подходить шесть самолётов, прибывших или отправляющихся в рейс. Сообщение между аэровокзалом и павильоном будет осуществляться по туннелям, проложенным под землей. Но ходить пешком по ним не придется. Вниз вас спустят и вновь поднимут наверх эскалаторы, а по туннелю будут проложены движущиеся тротуары. Здание аэровокзала проектировал авторский коллектив мастерской № 13 института «Ленпроект». Его длина по фасаду — 215 метров, ширина — 51 метр, объём — 130 тысяч кубометров.

Подъезжающие автомобили будут двигаться по эстакаде на уровне второго этажа. Отсюда внутрь здания ведут широкие двери. Пассажиры входят через них в вокзал, а свободные машины съезжают с противоположного конца эстакады к подъездам первого этажа, откуда уже выходят пассажиры, прибывающие очередными рейсами. При всех его удобствах для авиапассажиров ленинградский аэровокзальный комплекс все же должен будет отвечать главной своей цели — служить предприятию на переработке и скорейшей отправке пассажирского потока.



Но не менее чем через два десятилетия «запас» пропускной способности аэровокзала подошел к пределу. И тогда рядом с ним выросли два стеклянных павильона. Но скоро и они стали тесными. Ведь за год аэропорт пропускает до пяти миллионов пассажиров!

В аэропорту работает отделение Интуриста. За год Ленинградское авиапредприятие перевозит до 40 тысяч тонн срочных грузов и почты.



У ДРУЗЕЙ ПО СОРЕВНОВАНИЮ

Авиаторы поддерживают инициативу краснодарцев

Во всех авиационных предприятиях ПАНХ Северного управления личный состав горячо одобряет постановление ЦК КПСС, Совета Министров СССР, ВЦСПС и ЦК ВЛКСМ «О разветвлении Всесоюзного социалистического соревнования работников сельского хозяйства за увеличение производства и заготовок зерна и других продуктов земледелия в 1973 году».

Выполняя социалистические обязательства в честь 50-летия образования СССР, экипажи предприятий СУ ГА досрочно завершили выполнение годового плана авиационной работы в сельском хозяйстве и сверх плана уже обработали 24 тысячи гектаров площадей. Сейчас экипажи вносят минеральные удобрения на колхозных и совхозных полях в счет 3-го года девятой пятилетки.

В 1973 году предприятиям ПАНХ предстоит обработать 565 тыс. га площадей. Постановление — это боевая программа действий не только для тружеников сельского хозяйства, но и для всех авиаторов ПАНХ. Она воспринята личным составом с глубоким удовлетворением, вызвала новый подъем в соревновании. Во многих экипажах уже сейчас принимаются новые обязательства, разветвляется соревнование между экипажами, звеньями, подразделениями за лучшую подготовку к авиационным работам и проведение их в лучшие агротехнические сроки, с высоким качеством, без нарушений. Задача состоит в том, чтобы в третьем году девятой пятилетки не только выполнить производственный план с высоким качеством и в лучшие агротехнические сроки, но и перевыполнить его. Это будет вклад авиаторов в повышение урожайности зерновых и других продуктов земледелия в 1973 году.

А. НИКОЛЕНКО, начальник отдела ПАНХ СУ ГА.

Обязательства выполнены

Коллектив Архангельского авиационного предприятия ПАНХ на месяц раньше намеченного срока выполнил свои повышенные социалистические обязательства, принятые в начале года в честь 50-летия образования СССР, и теперь ведет работы в счет 3-го года девятой пятилетки.

Еще в первых числах декабря годового плана коллективом был выполнен на 104 процента — по произведенности труда, по выработке, доходам и прибылям. Наиболее успешно справились с выполнением годового плана коллективы ЛПС вертолетной техники — МИ-8 и МИ-4, где командирами Р. Ястребов и М. Клычов.

А. БЕЛЯЕВ, председатель МК Архангельского предприятия ПАНХ.

КУЗНИЦА АВИАЦИОННЫХ КАДРОВ

В середине пятидесятых годов, когда в гражданской авиации Советского Союза начался процесс перехода на новую (в частности, реактивную) технику, встал вопрос об обучении подготовки командно-руководящих кадров, а также всего летного и технического состава аэрофлотовцев. В связи с этим в 1955 году было принято решение основать в Ленинграде Высшее авиационное училище ГА.

Сначала был создан лишь один факультет — командный, где по четырехгодичной учебной программе авиационные специалисты совершенствовали свои знания, приобретали навыки руководства большими коллективами.

Среди первых выпускников училища можно назвать Б. П. Бугаева, А. И. Семенова, Н. Г. Козлова и других руководителей Аэрофлота.

Через несколько лет в училище появился еще один факультет — штурманский. Его двери открылись и для молодежи, делающей первые шаги в авиацию. Кроме того, адрес Ленинград, Литовский проспект, 43 стал известен многим авиаторам: и крепла система заочного обучения.

ВАУ ГА явилось одним из главных научно-авиационных центров. С 1962 года здесь

открылась аспирантура и с тех пор ее закончили, получив научные звания, сотни специалистов.

За большие заслуги в деле подготовки авиационных кадров Указом Президиума Верховного Совета СССР в феврале 1971 года ВАУ ГА награждено высшей наградой Родины — орденом Ленина.

В том же году Высшее авиационное училище преобразовалось в Академию гражданской авиации.

Сейчас здесь работают четыре факультета: командный, штурманский, повышения квалификации и заочного обучения.

Коллектив академии гордится своим профессорско-преподавательским составом. Широко известны имена заслуженного деятеля науки, профессора А. П. Мельникова, профессоров П. Д. Останенко, Г. П. Астафьева, Н. Н. Крылова, В. В. Шашкина, Героя Советского Союза Г. И. Копалева и многих других.

Не так давно академия отраздновала новоселье, получив новый учебно-лабораторный корпус, вблизи Ленинградского аэропорта, где находится ее база. Прекрасные аудитории, оснащенные радио- и телеоборудованием, лабораторные комплексы, отличная библиотека — вот материальные предпосылки для успешного выполнения основной задачи, начертанной в уставе ордена Ленина Академии гражданской авиации: «...готовить для ГА специалистов командно-руководящего летного и инженерного состава с высокой теоретической и профессиональной подготовкой, вооруженных марксистско-ленинской теорией, с глубокими знаниями экономики, в совершенстве владеющих современными методами управления производством».



На снимках: занятия в лабораториях Академии.

двигателем зайти на посадку, нужно облегчить вес самолета. — Слить двенадцать тонн топлива, — командует Лунев второму пилоту. — Есть слить топливо. И через секунду — уже бортмеханик — давлению. — Есть проверить давление. Несколько минут полета — и они над Сухумским аэродромом. Их ждут. Полоса свободна. Сделан четвертый разворот. Все ближе, ближе земля. Выпуск ласси. И вот уже воздушный лайнер, легко коснувшись бетона, покати по дорожке. Многие пассажиры даже не заметили случившегося...

ЭКИПАЖ Лунева — один из лучших в реактивном подразделении. В числе первых ему высокое звание звание коммунистического труда, и это звание с честью оправдывается. Члены экипажа достойно выполняют свои социалистические обязательства, стремясь каждый рейс провести на самом высоком уровне, обеспечив полную безопасность полетов 50-летий юбилей СССР — экипаж Лунева встречает новыми трудовыми достижениями.

В 1970 году Константину Алексеичу Луневу присвоено почетное звание «Заслуженный пилот СССР». В настоящее время он безаварийно завершил налет более чем девятнадцать с половиной тысяч часов. Его ближайшие планы — к концу второго года пятилетки довести эту цифру до двадцати тысяч.

Т. НИКИТИНА.

Командир вертолета МИ-4 В. Д. Живков и второй пилот Д. А. Мошайшвили заняли свои места в кабине, а мы с ихтиологами устроились в салоне. Мы летели на Ладогу к рыболовам, и разговор, естественно, шел о рыбе.

Ихтиолог, зам. директора Невского рыбокомбината В. И. Колосков рассказал о цели этого полета:

Осенние рейсы

— Сеголеток пелёди нужно перевезти с Ладоги на Карельский перешеек до заморозков. Рыба эта нежная, прихотливая. На машине ее не перевезешь — задохнется, не выдержит дороги. Остается только вертолет.

— Виталий Иванович, а разве пелёди — рыба ладожская? — возникает у меня вопрос.

— Нет, она сибирячка. На Ладогу ее доставили самолетом из Сибири. В прудах Новоладожского рыбзавода ее вывели из личинок.

Еще с воздуха мы заметили рыболовов в ярко-оранжевых фартуках. Они ждали появления вертолета.

Рыбу загрузили в винтокрылую машину в полиэтиленовых мешках, наполненных водой и кислородом. В каждом таком мешке около 400 рыбок.

Полтора миллиона малых рыбок отплыли нынче осенью на озера Новоладожские рыбзавода. Более трети живого груза доставили ленинградские вертолетчики.

А. БОЛЬШОВ.

МАЛОГАБИРИТНЫЙ ТРЕНАЖЕР

Недавно личный состав подразделения самолетов ИЛ-18 познакомился с интересным учебным пособием — изготовленным группой авиаторов под руководством инженера В. А. Онопко.

Впервые в подразделении для тренировки летно-подъемного состава при отказе бортовой системы БСУ ЭП применен портативный тренажер.

КОРАБЛЬ ВЕДЕТ ЛУНЕВ

В ОТ, блеснув на солнце, взмыла вверх очередная серебряная птица. Не пролетела, а словно растворилась в небе, обрушив вниз грохот турбин.

А в это время в салоне крылатого лайнера приветливая бортпроводница объявляет пассажирам: — Рейс Ленинград — Киев выполняет экипаж Ленинградского авиапредприятия. Полет будет проходить на высоте 9000 метров. — И затем с какой-то особой гордостью добавляет, — командир корабля — заслуженный пилот СССР, летчик первого класса Константин Алексеевич Лунев.

От самолета ПО-2 до современного лайнера ТУ-104 — таков путь К. А. Лунева. Не ради славы пришел он в авиацию. Лунев знал, как трудна работа летчика, сколько требует она знаний, выдержки и хладнокровия. И он с честью выдержал все испытания.

Пилоты реактивного подразделения, в котором уже много лет трудится Лунев, называют его мастером летного дела.

Основы этого мастерства были заложены еще во время учебы в Балашевском летном училище. И, пожалуй, никому другому так не признателен Лунев, как своему первому инструктору Николаю Евдокимовичу Балыкову, который дал ему путевку в небо.

В ГОДЫ Великой Отечественной войны Лунев попал на Волховский фронт. Стал пилотом санитарной авиации. Военные будни... Для Константина Лунева это тысячи спасенных раненых, вылеты за линию фронта к партизанам, ночные полеты через Ладогу в блокированный Ленинград. Днем летать было опасно — обстреливали вражеские зенитки. Поэтому летали ночью. А ночь есть ночь... Звезды

ориентиров тебе, ни посадочной полосы. Полагаться лишь на собственное чутье и зрение. Хорошо, если на проселочную дорогу пару фонарей поставят, а то и их нет. Садись, как знаешь.

Окончилась война. И летчик Лунев стал выполнять мирные рейсы: возил пассажиров из глубинных районов Крайнего Севера, доставлял рыбу и мясо. Летать пришлось сначала на знакомом уже ПО-2, потом — на ЛИ-2, ИЛ-14. Каждый год работы в гражданской авиации приносил что-то новое, закалял мастерство пилота.

«Отказ двигателя», — мелькнула у всех мысль. Приборы безжалостно подтвердили ее правильность: повысилась температура масла, неуомимо поползла вниз стрелка показателя оборотов. И решение остаются считанные минуты. Будет ли оно правильным, теперь целиком зависит от командира.

— Выключить двигатель. Есть выключить двигатель, коротко отозвался бортмеханик.

Теперь самолет летит на одном двигателе. Радист постоянно держит связь с Сухумским аэропортом. Там волнуется: — Командир, сообщите свое решение. Где будете садиться? Сообщите решение... слышится в наушниках тревожный голос руководителя полетов.

Предлагаю два варианта: либо возвращаться в Сухуми, либо произвести посадку в Минеральных Водах. За доли секунды взвесив все «за» и «против», Лунев принимает решение: — Возвращаюсь в Сухуми. Конечно, в Минеральных Водах, посадочная полоса куда лучше сухумской, но нужно лететь через Кавказский хребет, а это сопряжено с риском.

Разворот. Курс на Сухуми. Но чтобы с одним

двигателем зайти на посадку, нужно облегчить вес самолета.

— Слить двенадцать тонн топлива, — командует Лунев второму пилоту. — Есть слить топливо. И через секунду — уже бортмеханик — давлению. — Есть проверить давление. Несколько минут полета — и они над Сухумским аэродромом. Их ждут. Полоса свободна. Сделан четвертый разворот. Все ближе, ближе земля. Выпуск ласси. И вот уже воздушный лайнер, легко коснувшись бетона, покати по дорожке. Многие пассажиры даже не заметили случившегося...



В ОЗДУШНЫЙ парад в парижском аэропорту Бурже подходил к концу. Уже совершили свой коронный полет общепризнанные «звезды» 29-го Международного авиационного салона — сверхзвуковые лайнеры «Конкорд» и ТУ-144. В паузе наступившего затишья и расслабления вырулил на бетонную дорожку диковинный винтокрылый гигант. Вот глухо заработали его двигатели. Медленно завертели на коротких крыльях огромные лопасти, многотонная «стрекоза» плавно поднялась и зависла в воздухе, словно на огромном невидимом тросе.

Что умеют вертолеты?

Рядом с гигантом пристроилась «стрекоза» поменьше. Так прошли они над полем аэродрома, совершая круг почета. Когда же колеса вертолетов коснулись земли, аэродром захлестнула буря аплодисментов.

Советский сверхтяжелый вертолет В-12, по единодушному признанию зарубежной прессы, стал главным сюрпризом русских на 29-м салоне. Газеты сообщали его внушительные характе-

ристики, особо подчеркивая могучую силу. Вертолет способен перевозить до 40 тонн груза, тогда как грузоподъемность самых тяжелых зарубежных вертолетов не превышает 12 тонн.

В-12 — детище талантливого коллектива конструкторского бюро, созданного 12 декабря 1947 года по инициативе известного советского ученого и конструктора доктора технических наук Михаила Леонть-

евича Милы. За четверть века милевское КБ дало путевку в жизнь обширному семейству винтокрылых машин, которым по грузоподъемности, надежности и экономичности нет равных в мире. Вот уже около 25 лет находится в эксплуатации первенец этого КБ вертолет МИ-1. Добрую славу заслужили МИ-2 и МИ-8. Продолжают с успехом работать газотурбинные «тяжеловозы» МИ-6 и МИ-10. Все это дружное семейство установило свыше 60 официальных мировых рекордов. И не случайно милевские вертолеты приобретают более 40 государств.

САМЫЕ ДЛИННЫЕ РЕЙСЫ

Первый из «семейства» малютка МИ-1 вот уже полтора десятка лет путешествует за тысячи километров из одного полушария земли в другое и обратно. Правда, большую часть этого пути он проплывает на палубе флагмана китобойной флотилии «Советская Украина», но на промысле ему хватает работы.

Последние годы китобоев обслуживает экипаж пилота В. Иванова, который как-то подсчитал, что провел над водами океана более 2800 часов.

— Это были полеты на разведку китов, для пере-

дачи координат и другой информации на суда флотилии, — рассказывает В. Иванов. — Помимо этой основной нашей обязанности, вертолетчики доставляют почту и запасные части на суда флотилии, помогают ученым в изучении океанических течений и перемещений айсбергов. И уж, конечно, совершенно незаменим бывает вертолет, когда нужно срочно оказать медицинскую помощь — доставить на борт судна врача или вывезти больного моряка.

В РАЗГАР ЗИМЫ

Самая горячая пора для крылатых тружеников, обслуживающих нефтяников и газовиков Западной Сибири, зимние, самые лютые месяцы года.

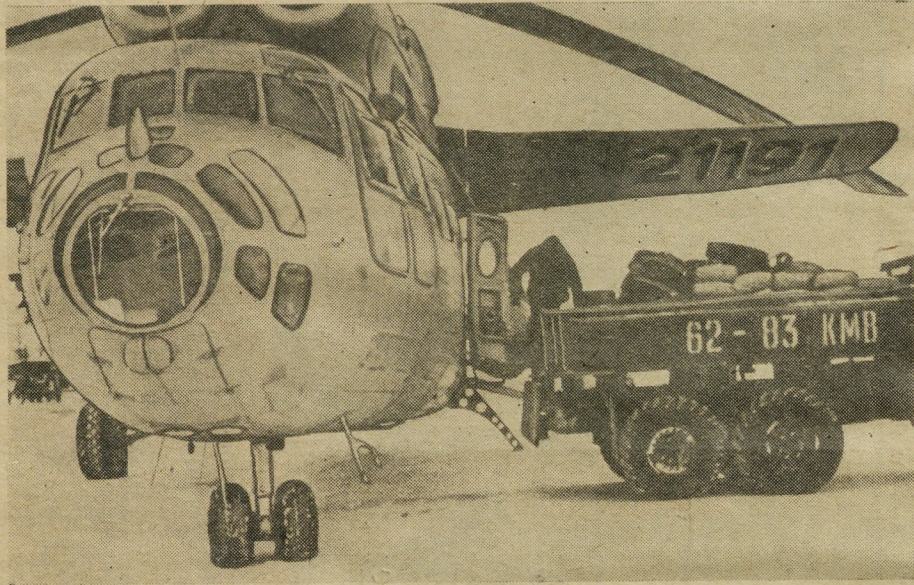
— Темпы освоения подземных богатств Тюменщины возрастают, и немалая заслуга в этом принадлежит авиации, — говорит заслуженный пилот СССР Н. Хакимов. — Геологи и буровики уже не представляют, как бы они обходились без помощи вертолетов — тяжеловозов.

...Могучий МИ-6, оборудованный подъемной лебедкой и специальной аппаратурой для радиста-оператора, зависает на высоте нескольких метров от земли. Из кабины выпускается трос, и когда груз надежно закреплен, пилот поднимает осторожно машину, и она устремляется на новое место работы геологоразведчиков.

В. БЕЛИКОВ,

А. СИЛЬЧЕНКО.

«Неделя».



За столиками с фруктами и цветами — десятки работников Кольцовского авиапредприятия.

Здесь бортпроводники и связисты, пилоты и авиатехники — все, кто заботится о том, чтобы полет был безопасным.

Это первый в кольцовском аэропорту «Огонек», посвященный 50-летию образования СССР.

НА «ОГОНЬКЕ» В КОЛЬЦОВО

На этот раз в гости к авиаторам приехали известные актеры театров нашего города и спортсмены. Среди них были солист театра оперы и балета им. Луначарского, заслуженный артист РСФСР Олег Агафонов, квартет «Игоринки» — лауреат Всесоюзного конкурса «Алло, мы ищем таланты», чемпионы мира и Олимпийских игр, мастера спорта Вячеслав Веденин и Владимир Воронин.

«Огонек» был проведен по принципу «полета». Маршрут участников лежал через все братские союзные республики. Рейс выполнял командир летного коллектива Г. Г. Борисов. Обслуживали «пассажиров» бортпроводники Галина Цилькер и Юрий Лось. Третьим «бортпроводником» был редактор музыкальных передач Свердловской студии телевидения Герман Беленький.

Интересным концертом и выступлениями порадовали гости собравшихся на «Огонек». Выступили авиаторы: Александр Латышев, Светлана Кривошеина, Леонид Хамьянов, Виктория Мыльникова.

А. ИЛЬСОВА.

4 СУТОК И ВСЯ ЖИЗНЬ

Несколько лет тому назад издательство политической литературы стало выпускать книги из серии «Герои Советской Родины» — художественно-документальные очерки о лучших людях нашей страны — профес-

во политической литературы в серии «Герои Советской Родины» выпустило книгу журналиста Г. А. Сомова «Четверо суток и вся жизнь». В ней рассказывается о человеке большой жизни — дважды Герое Советского

шил стать летчиком, и без неба ему не жить.

Вскоре в небольшом городке Енакиеве на Донбассе он попадает в основанного аэроклуба, а затем добивается зачисления в школу летчиков.

В годы Великой Отечественной войны Береговой совершил 185 боевых вылетов. В книге автор раскрывает лишь некоторые эпизоды из его фронтовой жизни. Но они убедительно свидетельствуют о том, что Береговой был отважным героем. Родина по достоинству оценила его славные дела — он получил двадцать боевых наград.

После войны Береговой окончил высшую офицерскую школу, военно-воздушную академию, занимался испытанием новых самолетов. Ему было более сорока лет, когда он узнал, что проводится отбор людей для полета в космос. И Береговой заготовил рапорт. Вскоре, пройдя медицинское обследование, он зачисляется в отряд космонавтов.

26 октября 1968 года в 11 часов 34 минуты по московскому времени космический корабль «Союз-3», пилотируемый Береговым, вышел на свою космическую орбиту. Он четверо суток находился в космосе. Книга Г. А. Со-

мова «Четверо суток и вся жизнь» — рассказ о судьбе летчика-штурмовика, летчика-испытателя и летчика-космонавта Георгия Тимофеевича Берегового.

Ф. КРАВЦОВ,

г. Ижевск.



сиональных революционеров, старых большевиков, — соратников великого Ленина, героев гражданской и Великой Отечественной войн, героях труда — рабочих, колхозниках, ученых. Это люди разных поколений, но они едины в своей преданности делу революции.

Авторы очерков, писатели и журналисты повествуют о людях и событиях живо и увлекательно. Отметим, что в каждом издании помещены фотографии — волнующие человеческие документы. Читатели уже познакомились с книгами, посвященными советским летчикам — космонавтам Ю. А. Гагарину, В. М. Комарову, конструктору космических кораблей С. П. Королеву, конструктору легендарных ИЛов С. В. Ильюшину и т. д. Недавно издательст-

Союза генерал-майор авиации Георгий Тимофеевич Береговой.

Его путь от учебного самолета до кабины космического корабля оказался трудным и долгим. Для его преодоления понадобилось тридцать два года. Придя однажды из школы, Тимофей Береговой заявил отцу, что ре-



Небо России

1. Когда зари полоска золотая
В рассветный час зардеется вдали,
Мы из столицы нашей улетаем
Во все концы, во все края земли.

ПРИПЕВ:

И где бы, где бы ни бывали,
Родное небо мы не забывали.
Все небеса по-своему красивы,
Но разве есть светлее, чем в России.

2. В заморских странах много видов броских,
Но и под сенью пальмовых аллей
Мы вспоминаем скромные березки —
Они для сердца русского милей.

ПРИПЕВ:

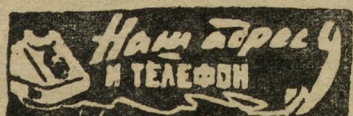
3. И словно птицы, что к своим гнездовьям
Летят на север раннею весной,
Спешим и мы в родное Подмосковье
Скорей домой, скорей к себе домой.

ПРИПЕВ:



«ГОРОД НАД ТИХОЙ НЕВОЙ, ГОРОД НАШЕЙ СЛАВЫ БОЕВОЙ...» КОМУ ИЗ СОВЕТСКИХ ЛЮДЕЙ НЕ ЗНАКОМА МЕЛОДИЯ ЭТОЙ ПЕСНИ СОЛОВЬЕВА-СЕДОГО О ЛЕНИНГРАДЕ?

Материалы из Северного управления подготовлены нашим спецкором А. Еремным.
На снимке: набережная Невы.



г. Свердловск, И-20
Редакция газеты
«Авиатор Урала»

Тел. 235-461.
235-496.

Редактор В. С. ГУРИН.

НС 47070. Заказ № 8059.

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