

ОТВЕТИМ НА ЗАБОТУ РОДИНЫ НОВЫМИ УСПЕХАМИ В ТРУДЕ!

5 (1885).

СРЕДА,

21

ФЕВРАЛЯ

1973 г.

ГОД ИЗДАНИЯ
XXX

Цена 2 коп.



Авиатор УРАЛА

ОРГАН УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ
И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!



РАБОТНИКАМ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

Дорогие товарищи! Центральные Комитеты Коммунистической партии Советского Союза, Президиум Верховного Совета СССР и Совет Министров СССР сердечно поздравляют пилотов, штурманов, инженеров, техников, рабочих, служащих — весь коллектив работников Аэрофлота со знаменательной датой — 50-летием гражданской авиации.

Созданная по инициативе В. И. Ленина гражданская авиация в результате повседневной заботы Коммунистической партии и Советского правительства, героического труда нашего народа превратилась в высоко развитую отрасль народного хозяйства страны, оснащенную первоклассной авиацией, техникой. Она успешно выполняет возложенные на нее задачи по перевозке пассажиров и грузов, оказывает большую помощь сельскому хозяйству и медицине, широко используется в охране лесных богатств и геологоразведочных работах. Яркой страницей в славной истории Аэрофлота является самоотверженный труд авиаторов, их мужество и героизм в годы Великой Отечественной войны.

дальнейшем будет еще настойчивее бороться за широкое применение авиации в народном хозяйстве страны, повышение эффективности работы воздушного транспорта, освоение новой авиационной техники, обеспечение безопасности полетов, улучшение культуры обслуживания пассажиров и тем самым внесет достойный вклад в осуществление исторических решений XXIV съезда КПСС, успешное выполнение и перевыполнение заданий девятой пятилетки.

От всей души желаем вам, дорогие товарищи авиаторы, новых успехов в вашем сложном труде на благо нашей социалистической Родины.

Центральный Комитет КПСС, Президиум Верховного Совета СССР и Совет Министров СССР выражают твердую уверенность в том, что коллектив работников гражданской авиации и в

дальнейшем будет еще настойчивее бороться за широкое применение авиации в народном хозяйстве страны, повышение эффективности работы воздушного транспорта, освоение новой авиационной техники, обеспечение безопасности полетов, улучшение культуры обслуживания пассажиров и тем самым внесет достойный вклад в осуществление исторических решений XXIV съезда КПСС, успешное выполнение и перевыполнение заданий девятой пятилетки.

От всей души желаем вам, дорогие товарищи авиаторы, новых успехов в вашем сложном труде на благо нашей социалистической Родины.

ЦЕНТРАЛЬНЫЙ КОМИТЕТ КПСС.
ПРЕЗИДИУМ ВЕРХОВНОГО СОВЕТА СССР.
СОВЕТ МИНИСТРОВ СССР.

Указ Президиума Верховного Совета СССР о награждении гражданской авиации СССР (Аэрофлота) орденом Октябрьской Революции

За большие успехи в развитии воздушного транспорта, значительный вклад в выполнение планов по перевозке пассажиров, применению авиации в народном хозяйстве страны, освоение новой авиационной техники и в связи с 50-летием со дня создания наградить гражданскую авиацию (Аэрофлот) орденом Октябрьской Революции.

ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ПРЕЗИДИУМА ВЕРХОВНОГО СОВЕТА СССР
Н. ПОДГОРНЫЙ.

СЕКРЕТАРЬ ПРЕЗИДИУМА ВЕРХОВНОГО СОВЕТА СССР
М. ГЕОРГАДЗЕ.

МОСКВА, КРЕМЛЬ, 9 ФЕВРАЛЯ 1973 Г.

УКАЗОМ ПРЕЗИДИУМА ВЕРХОВНОГО СОВЕТА СССР ЗВАНИЕ ГЕРОЯ СОЦИАЛИСТИЧЕСКОГО ТРУДА ПРИСВОЕНО СТАРШЕМУ ДИСПЕТЧЕРУ ДИСПЕТЧЕРСКОЙ СЛУЖБЫ УПРАВЛЕНИЯ АЛЕКСАНДРУ АЛЕКСАНДРОВИЧУ КОСТРЫКИНУ. РАССКАЗ О НЕМ НАШЕГО СПЕЦКОРА ЧИТАЙТЕ НА ТРЕТЬЕЙ СТРАНИЦЕ.



Речь товарища Н. В. Подгорного

Дорогие товарищи! Сегодня наша страна, весь советский народ торжественно отмечают 50-летие гражданской авиации СССР.

В опубликованном приветствии Центрального Комитета Коммунистической партии Советского Союза, Президиума Верховного Совета СССР и Совета Министров СССР дана высокая оценка деятельности нашей гражданской авиации, ее вклада в решение задач народного хозяйства, определены главные направления дальнейшего развития. Разрешите сердечно поздравить пилотов и штурманов, инженеров и техников, рабочих и служащих — весь коллектив Аэрофлота с его полувековым юбилеем, с замечательными достижениями и успехами!

Гражданская авиация Страны Советов прошла большой и славный путь. Ее рождение связано с именем Владимира Ильича Ленина. Еще на заре строительства Советского государства вождь партии и народа прозорливо увидел в авиации одну из наиболее прогрессивных отраслей народного хозяйства, имеющую важнейшее значение для будущего страны социализма. И уже тогда в тяжелой экономической

обстановке, несмотря на разруху, Ленин и партия призвали рабочий класс, всех трудящихся незамедлительно приступить к созданию красного воздушного флота.

9 февраля 1923 года было принято постановление об организации совета по гражданской авиации. В стране создается авиационная промышленность, возводятся аэродромные сооружения, прокладываются воздушные трассы — закладывается фундамент многоцелевого гражданского воздушного флота Советского Союза.

Строительство авиации приобрело подлинно всенародный размах, явилось всеобщим делом. Призыв партии строить воздушный флот — стал лозунгом дня, овладел помыслами миллионов советских людей. И в этом деле, как и во многих других патриотических начинаниях, впереди шла наша славная молодежь. Огромную роль в становлении авиации сыграло шествие Ленинского комсомола. Тысячи юношей и девушек стремились овладеть мужественной профессией авиатора. По зову сердца в авиацию шли лучшие представители рабочей и крестьянской молодежи. На самолетах отечественной конструкции советские летчики соверши-

ли ряд перелетов, прославивших нашу Родину. Вся страна с напряженным вниманием следила за легендарными полетами Чкалова, Громова и других летчиков-героев, восхищалась их отвагой и мужеством. Под девизом — летать выше, дальше и быстрее всех — наши бесстрашные соколы вписали в историю авиации немало героических страниц. Весь мир мог убедиться в том, что благодаря неустанной работе Коммунистической партии и Советского государства уже в предвоенные годы наш воздушный флот обрел крепкие крылья.

Неоценимы заслуги гражданской авиации перед нашим народом в годы Великой Отечественной войны. Тысячи гражданских пилотов сели за штурвалы боевых машин, ярко проявили на фронте самоотверженность и высокое летное мастерство. Вместе с воинами доблестных Вооруженных Сил личный состав гражданского воздушного флота самоотверженно ковал победу над врагом. Многие гениальные подвиги, совершенные работниками гражданской авиации в те суровые годы, служат вдохновляющим примером

(Окончание на 2 стр.).

Торжества в Свердловске

Вечером 7 февраля в помещении Свердловского театра музыкальной комедии состоялось торжественное заседание, посвященное 50-летию гражданской авиации СССР.

Его открыл первый секретарь Свердловского горкома партии Л. Ф. Бобыкин. С докладом выступил начальник Уральского управления гражданской авиации заслуженный пилот СССР Н. А. Сидоренко.

Авиарботников Урала тепло поздравили с юбилеем Аэрофлота первый секретарь Свердловского обкома КПСС Я. П. Рябов, бригадир слесарей-лекальщиков Свердловского машиностроительного завода имени М. И. Калинина Герой Социалистического Труда И. В. Травников и другие.

Участники заседания с большим подъемом приняли приветственное письмо Центральному Комитету КПСС.

Чистого неба

ПО СЛУЧАЮ 50-летия Аэрофлота в Свердловском горкоме ВЛКСМ состоялась встреча с лучшими комсомольцами Уральского управления гражданской авиации.

Гостей приветствовал второй секретарь горкома комсомола В. Захаров. Секретари комсомольских организаций авиаподразделений Валерий Глебов и Эдуард Похилевич рассказали о делах молодых авиаторов, о их задачах в решающем году пятилетки. А затем состоялась беседа, обмен мнениями по самым различным вопросам. Все присутствующие с интересом выслушали Екатерину Ионову, которая была участницей первого Всесоюзного конкурса бортпроводниц, посвященного памяти Надежды Курченко.

На этой встрече командир комсомольско-молодежного звена Олегу Акимову вручен значок ЦК ВЛКСМ «Лучшему молодому производителю».

РЕЧЬ ТОВАРИЩА Н. В. ПОДГОРНОГО

На торжественном собрании во Дворце съездов

(Окончание.
Нач. на 1 стр.)
мужества, бесстрашия и беспредельной преданности своей Отчизне.

Особенно широкое развитие гражданская авиация получила в послевоенный период. Завоевывая все новые и новые технические рубежи, она в эти годы шла вперед поистине семимильными шагами.

Первая в СССР постоянная воздушная трасса Москва—Нижний Новгород составляла всего лишь 420 километров. Сегодня магистральные линии Аэрофлота имеют протяженность около 800 тысяч километров и связывают между собой не только крупные промышленные центры, но и самые отдаленные населенные пункты нашей необъятной Родины.

Если за 1923 год по воздуху было перевезено всего 229 пассажиров и около 2 тонн авиачеты и груза, то сегодня почти столько же ИЛ-62 или ТУ-114 перевозят за один рейс.

Первые отечественные самолеты летали со скоростью 100—150 километров в час. Сегодня за 12 часов ИЛ-62 преодолевает расстояние от Москвы до Нью-Йорка. А в самое ближайшее время наш сверхзвуковой лайнер ТУ-144 пролетит такое расстояние немногим более чем за 4 часа.

За этими красноречивыми цифрами стоят дерзновенность творческой мысли наших авиаконструкторов, настойчивый труд рабочих, инженеров и техников. За этими цифрами — неустанная забота партии, отеческая поддержка всем народом славного отряда наших авиаторов, призыванных «преодолеть пространство и простор»!

Но как бы ни были велики технические достижения, в корне меняющие представления о времени и расстоянии, самая убедительная победа советской авиации состоит в том, что она обрела принципиально новую роль в экономике страны, в жизни общества, превратилась, по сути дела, в повседневную необходимость.

Трудно найти сегодня такую отрасль современной экономики, которая в той или иной степени не была бы связана с авиацией. Аэрофлот — неутомимый труженик на всем широчайшем фронте коммунистического строительства. Только за первые два года девятой пятилетки его самолетами перевезено свыше 160 миллионов пассажиров, свыше 4 миллионов тонн грузов и почты, обработано около 170 миллионов гектаров сельскохозяйственных площадей.

Гражданская авиация

широко используется для нужд промышленности и земледелия, связи и здравоохранения, для проведения научно-исследовательских и геологоразведочных работ, для прокладки линий электропередач, нефтяных и газовых трасс, для освоения районов Крайнего Севера. Аэрофлот как бы овладевает все новыми и новыми профессиями. Его арсенал пополняется все более совершенными и разнообразными машинами.

Роль авиации в народном хозяйстве страны несомненно будет повышаться и впредь, будут не-

техническим показателям занимает передовые рубежи в мире. Мы, товарищи, по праву гордимся плеядой наших замечательных авиаконструкторов — родоначальников ряда ведущих школ и направлений современной авиации. Мы высоко ценим самоотверженный труд рабочих, инженеров, техников, испытателей, пилотов и штурманов, работников аэродромного обслуживания — всех, кто создает наши быстроходные машины, учит их летать и успешно водит по безбрежным просторам воздушного океана.

виданию одного из самых острых международных конфликтов. Мы искренне радуемся тому, что мужественный вьетнамский народ при поддержке и помощи Советского Союза, социалистического дружества всех прогрессивных сил мира добился большой и заслуженной победы. В настоящее время важно на основе подписанного соглашения закрепить достигнутый мир во Вьетнаме, осуществить справедливое политическое урегулирование в Южном Вьетнаме, отвечающее коренным интересам и национальным

ма будет сделан в результате претворения в жизнь величественных планов XXIV съезда партии, успешной реализации заданий девятой пятилетки. Первостепенное значение для этого имеет четкость, организованность, слаженность в работе всех звеньев народного хозяйства, нашего транспорта и в немалой степени гражданской авиации. Авиационные перевозки в текущем пятилетии увеличатся в 1,7 раза. Еще больше возрастет роль авиации в проведении сельскохозяйственных работ, в освоении новых месторождений полезных ископаемых, в охране лесных массивов и разностороннем обслуживании отдаленных районов нашей страны.

Высокие рубежи предстоит взять Аэрофлоту в третьем, решающем году пятилетки. Не может не радовать, что многие передовики производства и трудовые коллективы гражданской авиации выступили инициаторами соревнования за досрочное выполнение плановых заданий. Их обязательства проникнуты патристическим стремлением сделать 1973 год годом ударной работы на всех предприятиях и службах Аэрофлота.

Хотелось бы выразить уверенность в том, что работники гражданской авиации и в дальнейшем будут настойчиво бороться за повышение эффективности работы воздушного транспорта, освоение новой авиационной техники, обеспечение безопасности полетов, улучшение культуры обслуживания пассажиров.

Товарищи!

Ваш добросовестный и самоотверженный труд опирается на поддержку Коммунистической партии, Советского государства, всего нашего народа. Родина высоко ценит ваши заслуги. В этот торжественный день мне доставляет радость сообщить вам, что за большие успехи в развитии воздушного транспорта Аэрофлот награжден орде-

ном Октябрьской Революции.

Н. В. Подгорный оглашает Указ Президиума Верховного Совета СССР.

В заключение Н. В. Подгорный сказал:

— Мне приятно сообщить также, что орденами и медалями Советского Союза награждена большая группа тружеников гражданской авиации, правофланговых ныне дважды орденоносного Аэрофлота. За выдающиеся достижения 20 работникам воздушного флота присвоено звание Героя Социалистического Труда, а 20 летчиков и штурманов удостоены высоких почетных званий «Заслуженный пилот СССР» и «Заслуженный штурман СССР». Орденами Страны Советов отмечены также 10 передовых коллективов Аэрофлота.

Позвольте от имени Центрального Комитета нашей ленинской партии, Президиума Верховного Совета СССР, Советского правительства сердечно поздравить награжденных, пожелать им новых творческих достижений, доброго здоровья и большого личного счастья.

Разрешите горячо поздравить весь ваш славный коллектив, всех работников гражданской авиации с высокой наградой, пожелать вам, дорогие товарищи, новых больших успехов в труде на благо нашей великой Родины.

Позвольте по поручению Президиума Верховного Совета СССР вручить Аэрофлоту орден Октябрьской Революции!

Речь Н. В. Подгорного была выслушана с большим вниманием и неоднократно прерывалась аплодисментами.



уклонно возрастать темпы ее развития. Эта тенденция вытекает из особенностей нынешнего этапа советской экономики, из необходимости максимального использования всех достижений современного научно-технического прогресса. «Перед нами, товарищи, задача исторической важности, — говорил в Отчетном докладе Центрального Комитета КПСС XXIV съезду партии Генеральный секретарь ЦК Л. И. Брежнев, — органически соединить достижения научно-технической революции с преимуществами социалистической системы хозяйства, шире развить свои, присущие социализму, формы соединения науки с производством».

Авиация с момента своего зарождения выступила одним из наиболее ярких проявлений научно-технического прогресса. Она и сегодня является практическим олицетворением и как бы обобщенным показателем уровня развития науки и техники. И в самом деле, чтобы оснастить, обеспечить воздушный транспорт всем необходимым — от мощных двигателей и точнейшей электронной аппаратуры до самого современного наземного оборудования, — требуется обладать исключительно высоким научным и технико-производственным потенциалом.

С полным основанием можно сказать, что благодаря постоянной заботе партии, усилиями советского народа у нас создан такой воздушный флот, который по многим

Развитие науки и техники теснейшим образом связано с общим социальным прогрессом человечества. Наша партия и Советское государство всегда исходили из того, что все достижения научной и технической мысли должны быть поставлены на службу трудящимся, стать фактором сближения народов, фактором мира и международной безопасности.

Важный вклад в это благородное дело вносят и труженики гражданской авиации. Самолеты с эмблемой Аэрофлота осуществляют регулярные полеты в столицы и крупные города более чем 60 стран мира, их хорошо знают во всех уголках планеты. Наш воздушный флот активно содействует развитию разносторонних связей и широкого сотрудничества государств, сближению и дружбе народов.

Советские люди с большим удовлетворением отмечают происходящее в последнее время улучшение политического климата на земле. Мы горячо приветствуем заключение соглашения о прекращении войны и восстановлении мира во Вьетнаме, знаменующего собой лик-

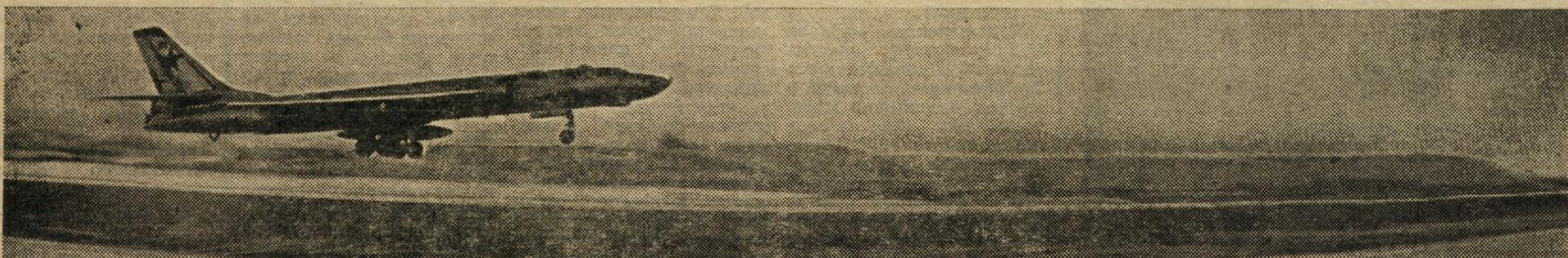
чаяниям вьетнамского народа.

Теперь, в условиях положительных сдвигов в международной обстановке, особенно важно последовательно, шаг за шагом решать и другие острые проблемы, устранять одну за другой преграды, мешающие сотрудничеству народов. В этой связи хотелось бы подчеркнуть, что и в области международных воздушных сообщений Советский Союз решительно выступает против создания преднамеренных угроз жизни и безопасности пассажиров и экипажей. Недаром говорят: авиация — нужно чистое небо. Наша линия последовательна и принципиальна — жизнь и благо людей мы ставим превыше всего.

Мы будем и впредь настойчиво и целеустремленно проводить в международных делах ленинский курс, служащий интересам всех народов мира. Этот курс создает благоприятные внешние условия для дальнейшего укрепления позиций мирового социализма, сил мира и прогресса, для коммунистического строительства в нашей стране. Важнейший шаг на пути построения коммуни-



23 ФЕВРАЛЯ ДЕНЬ СОВЕТСКОЙ АРМИИ И ВОЕННО-МОРСКОГО ФЛОТА



ФОТОКОНКУРС «ИЗВЕСТИЙ»



ОРЛЕНОК УЧИТСЯ ЛЕТАТЬ

Александр родился в Сталинграде. Рос на волжских просторах, здесь получил настоящую путевку в небо, хотя впервые поднялся в воздух на юге страны. Тогда, в 1935 году, ему было шестнадцать, и как все его сверстники-мальчишки, он мечтал о дальних странствиях, хотел хоть немного походить на знаменитых Чкалова, Громова. Александр занимался спортом — бегом, футболом, на брусьях и турнике. Спорт и привел юношу в аэроклуб. Окончив без отрыва от производства, стал летать на ПО-2.

ПО-ГВАРДЕЙСКИ

Затем армия, война, снова волжские просторы, учеба в Ульяновске, военная школа пилотов на истребителях И-16. На них Александр только учился летать. В конце 1942 года получили новую технику, переучился Кострыкин и стал летчиком-штурманом самолета ИЛ-2, «летающего танка», как его звали у нас, и «черная смерть», как окрестили машину фашисты.

Воевать Александру Кострыкину пришлось на Воронежском, затем Степном и Первом и Втором Украинском фронтах. На передовой в 1943 перед боем вступил в партию. Об одном из эпизодов тех лет рассказывает пожелтевшая заметка в армейской газете.

После выхода из боя с земли, с командного пункта эскадрильи приказано атаковать группу бомбардировщиков, следующих бомбить нашу передовую, где были расположены танковые части генерала Ротмистрова. В заметке «Подвиг гвардейцев» говорится: «Славные гвардейцы под командованием Голчина и Попова сбили не 12, как об этом сообщалось, а 14 вражеских самолетов». И далее: «В момент выхода из атаки наши летчики обнаружили бомбардировщиков противника — до 30, прикрываемых большой группой истребителей. «Юнкерсы» и «Хейнкели» шли бомбить боевые порядки наших войск. Гвардии старший лейтенант Голчин всей пятеркой врезался в самую гущу самолетов, умелой атакой расстроил их боевой порядок. По одному самолету сбили гвардии младшие лейтенанты Черный, Кострыкин, Михайлов. Всех участников представили к правительственной награде. Александр Александрович был награжден орденом».

Сколько таких случаев было у Кострыкина! Первое крепкое крепление получил под Белгородом, в Курской битве. Задание Кострыкин с радистом выполнили, выходили из боя. В ИЛ-2 неожиданно ударил снаряд, осколками летчика ранило в голову, а радиста в обе ноги. Хвост самолета пылал, радист задохнулся. Поэтому Кострыкин принял решение идти на вынужденную посадку — посадить машину сразу после пролета передовой. Сели на лес, истекающий кровью летчик помог выбраться из кабины радисту. Через несколько секунд, когда Александр оттащил боевого товарища, самолет взорвался.

В бою под Харьковом, за освобождение города, тоже после выполнения задания Кострыкина атаковали два фашистских истребителя. А тут снаряд ударил в маслорадиатор, двига-

тель вышел из строя. Это было над деревней Дергачи. Летчик стал перетягивать самолет через дома до сада. Но высоты «не хватило», хвостом задел за крышу дома, ударились мотором о стену второго дома. Стрелка-радиста только оглушило, а Кострыкин получил травму и контузию от удара. Поправился не скоро, но еще воевал. Всего совершил 88 боевых вылетов. Войну закончил под Берлином, затем перебросили в Прагу. Гвардии лейтенант Александр Александрович Кострыкин вернулся на родину кавалером орденов Оте-

ВСЕГДА НА ПЕРЕДОВОЙ

чественной войны первой степени, двух — Красного Знамени, Красной Звезды, медали за освобождение Праги.

После войны по состоянию здоровья А. А. Кострыкина списали на землю. Но с небом он не простился, пришел в гражданскую авиацию. След войны остался шрамом на виске, крепкий след остался в памяти. Александр Александрович часто вспоминает «Землянку», «Огонек» и другие фронтовые песни. И, конечно, боевых друзей. Судьба разметала рыцарей неба, приятно было узнать, что стрелку-радисту Ивану Драченко присвоено было в конце войны высокое звание Героя Советского Союза. Однополчанин Кострыкина, кавалер орденов Славы Александр Ватуев работает и живет сейчас на Уралмаше.

ВОЛШЕБНИК ВОЗДУШНЫХ ПЕРЕКРЕСТКОВ

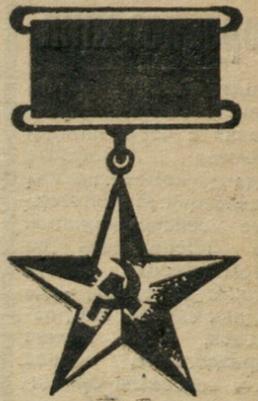
Не желая порывать с полюбившейся авиацией, Александр Александрович в 1948 году пришел на работу в Кольцово, стал диспетчером службы движения. Сейчас он — старший диспетчер ДСУ — диспетчерской службы движения.

В комнате ДСУ — карта трасс, по которым летают экипажи Уральского управления гражданской авиации. Красными точками обозначены города, по которым водят воздушные корабли наши диспетчеры. У Александра Александровича, старшего диспетчера, — слева селектор с кнопками, микрофоном. Обычная рабочая обстановка. А. А. Кострыкин вел разговор о задержке рейса из Москвы. Тут же в селектор — о рейсе на Мурманск. Затем оператору бросает: «Пожалуйста, сходите, возьмите погоду на Нижневартовск и Сургут». Челябинск? Пожалуйста, ПДА. Это я, Кострыкин. Сообщите... И он разбирается с задержкой рейса в Челябинске.

Через минуту Александр Александрович произносит:

Правофланговые пятилетки

Под этой рубрикой мы рассказывали о лучших людях авиапредприятий Уральского управления — заслуженных пилотах, штурманах, авиатехниках. Сегодня наш рассказ об одном из лучших диспетчеров, которому в юбилей Аэрофлота за выдающиеся достижения в выполнении плановых заданий по авиaperевозкам, применению авиации в народном хозяйстве страны и освоению новой авиационной техники Указом Президиума Верховного Совета СССР присвоено высокое звание Героя Социалистического Труда с вручением ордена Ленина и золотой медали «Серп и Молот» — Кострыкине Александре Александровиче старшем диспетчере службы движения аэропорта Кольцово Уральского управления гражданской авиации.



— В Сургуте, Нижневартовске — туман и дымка. А так сегодня все нормально, все в порядке.

Так всегда «все в порядке» бывает у Кострыкина за его смену. В этом году исполняется 25 лет работы Александра Александровича в Кольцово, в Аэрофлоте. Любовь к работе, внимание к людям — вот характерные черты А. А. Кострыкина. Сан Саныча, как зовут его в службе движения.

Василий Михайлович Мартюшев — ветеран войны, ветеран Аэрофлота, коллега А. А. Кострыкина — диспетчер службы движения, рассказывает о нем:

— Александр Александрович у нас с 1948 года, сначала работал диспетчером районного диспетчерского пункта. Сейчас в ДСУ, диспетчер первого класса. Принципиален, требователен, дело свое

мацию, до какого часа экипаж отдыхает, когда и куда полетит. И еще одно хорошее дело — экипаж улетел на точку и часто обращается в ДСУ. А. А. Кострыкин всегда решит, как лучше загрузить машину.

Однажды случилось ЧП — в Тюменской области на вынужденную сел наш вертолет. Кострыкин добился, звонил в разные организации, дозволился до сельсовета, уговорил работника и тот разыскал пилота.

Александр Александрович Кострыкин — самый опытный диспетчер в диспетчерской службе управления. Свой богатый опыт он передает другим. Среди его учеников — преподаватель учебного подразделения, заместитель начальника аэропорта по движению.

В служебной характеристике А. А. Кострыкина говорится:

«За 24 года работы Кострыкин воспитал и обучил несколько десятков диспетчеров службы движения. Только за последние три года он отскажировал и ввел в строй восемь диспетчеров. Отличительные черты его — исключительное трудолюбие, разумная инициатива в выполнении своих служебных обязанностей и скрупулезное следование требованиям документов. По его вине и вине его подчиненных, а также отскажированных им диспетчеров не было случаев нарушения правил полетов. Работая диспетчером службы управления, он оперативно и активно контролирует движение базовых самолетов. А. А. Кострыкин своевременно разрабатывает наиболее выгодные варианты их использования, что вносит значимый вклад в выполнение государственного плана авиaperевозок».

Ветеран авиации, Отечественной войны, Аэрофлота, А. А. Кострыкин в этом году отметит 25-летие своей работы в гражданской авиации. Его отличный труд отмечен в канун золотого юбилея Аэрофлота высокой наградой — ему присвоено звание Героя Социалистического Труда. На днях в Кремле нашему замечательному земляку вручен орден Ленина и золотая медаль «Серп и Молот».

Ю. ГЕНДЕРТ,
наш спец. корр.

Кольцово.

На снимках: первом — Александр Александрович Кострыкин в наши дни.

На втором: А. А. Кострыкин (стоит первый слева) с группой боевых друзей, награжденных за подвиги. Снимок сделан в Молдавии в 1944 году корреспондентом фронтовой газеты.



Успех соревнования

Подведены итоги социалистического соревнования в честь пятидесятилетия Аэрофлота среди комсомольских организаций Магнитогорского авиапредприятия. Оно проводилось по итогам работы в двух группах. В первой, куда входили службы РИС, перевозок, АТБ, летное подразделение, первое место завоевала организация службы РИС, где комсоргом Людмила Каплей. Во второй группе, которую образовали комсомольские организации службы движения, АМСГ, ГСМ, СТОП и Э аэропорта, гаража, победили движеницы (секретарь комсомольской организации Нина Заодя).

Н. ЧЕСНОВ,
секретарь комсомольской организации Магнитогорского авиапредприятия.

Пловцы на финише

Спортсмены Уктусского авиапредприятия провели соревнование по плаванию стилем «кроль» на стеновую дистанцию.

Соревнование проходило живо и интересно, главным образом, за счет массовости. На старт вышли более семидесяти пловцов.

Первое место завоевал авиатор С. Скуратов, на втором — А. Скворцов.
В. ДЕРЕВЯНЧЕНКО,
заместитель командира летного подразделения по политико-воспитательной работе Уктусского авиапредприятия.

Взлет разрешаю

10 ФЕВРАЛЯ СВЕРДЛОВСКОЕ ТЕЛЕВИДЕНИЕ ТРАНСЛИРОВАЛО ПРАЗДНИЧНУЮ МУЗЫКАЛЬНУЮ ПЕРЕДАЧУ «ВЗЛЕТ РАЗРЕШАЮ», КОТОРАЯ ПОСВЯЩАЕТСЯ 50-ЛЕТИЮ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ.

В ЭТОТ ВЕЧЕР В ГОСТИХ У ТЕЛЕЗРИТЕЛЕЙ ПОБЫВАЛИ УРАЛЬСКИЕ АВИАРАБОТНИКИ, ПЕРЕДОВИКИ ЮБИЛЕЙНОЙ ТРУДОВОЙ ВАХТЫ, ВЕТЕРАНЫ АЭРОФЛОТА, УЧАСТНИКИ ХУДОЖЕСТВЕННОЙ САМОДЕЯТЕЛЬНОСТИ АВИАПРЕДПРИЯТИЯ.

АВИАТЕЛЕР Е. С. ВЕДУЩИМИ КОТОРОГО БЫЛИ БОРТПРОВОДНИЦА ЕКАТЕРИНА ИОНОВА И АРТИСТ ТЕАТРА МУЗЫКАЛЬНОЙ КОМЕДИИ ЭДУАРД ЖЕРДЕР, ПРОШЕЛ УСПЕШНО.

(Окончание.
Начало в № 2, 3—4).

ПРОВЕДЕНА разведка путей в льдах Карского моря для прохода судов в Обскую губу. Выслеживали ход рыбы, сплав леса и таксировку лесных угодий, аэрофотосъемка.

Летом 1934 года вышел первый номер авиационной газеты «Крылья Урала». Позже газета выходила с перерывами и под другим названием. Регулярно «Авиатор Урала» начал выходить с 1942 года.

5 сентября 1935 года закончился монтаж причальной мачты для дирижаблей.

В Серове 31 декабря 1935 года организован межрайонный медицинский пункт авиапомощи. Санавиация обслуживала самолетами АПР-5 районы Ивделя, Гари, Новую Лялю и северные пункты Кабановского района (ныне Серовский).

20 мая 1936 года открылась новая воздушная линия Москва — Алма-Ата через Свердловск — Челябинск — Кустанай.

3 июля пилот Лопанов И. С. за 20-летнюю деятельность, за безаварийный полет одного миллиона награжден орденом Красной Звезды.

24 апреля 1937 г. началось строительство Свердловского аэровокзала.

9 сентября 1937 года дирижабль СССР В-6 прилетел в Свердловск. Командир дирижабля Панков И. В., парторг Егоров. Всего на борту было 20 человек. Дирижабль был в полете 34 часа.

За 1937 год Свердловским аэропортом перевезено 2 536 человек, 240 тонн почты и 350 тонн грузов.

В Свердловском аэропорту работают пилотами девушки Серафима Амосова и Мария Калининна.

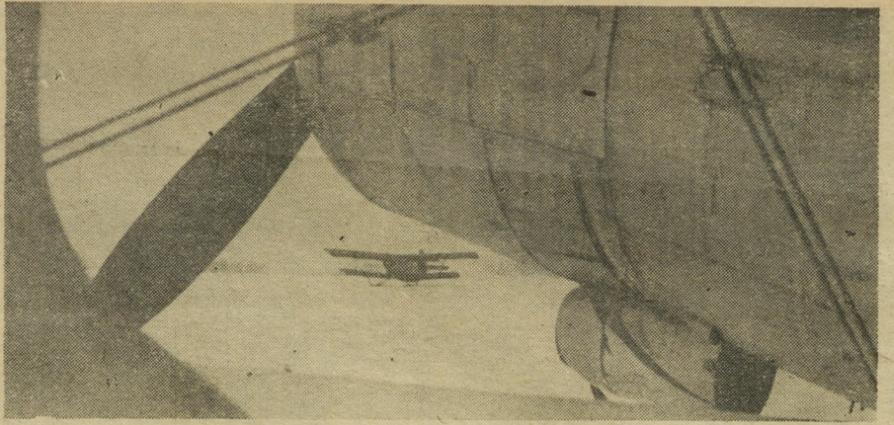
И. Чириков налетал более одного миллиона километров, пробыл в воздухе 283 суток. Сейчас И. Чириков на пенсии, живет в г. Уфе.

ДЕНЬ ЗА ДНЕМ

7 мая 1941 года в Свердловске состоялся первый выпуск курсов бортпроводников.

21 июня 1941 года пилот Бажан налетал один миллион километров. Миллионера поздравил полковой комиссар Каргушев.

22 июня 1941 года началась Великая Отечественная война. Весь личный состав Аэрофлота был переведен на военное положение. Переключились всем составом на обслуживание нужд фронта. Началось комплектова-



ние особых подразделений по заданиям командования ГУГВФ — материальной частью, людским составом и специальным снаряжением. Началась подготовка летных кадров для ВВС через сеть учебных подразделений. Основная деятельность Свердловского аэропорта заключалась в организации спецрейсов для перевозки грузов оборонного значения и привозки транспортными самолетами пассажиров, командированных соответ-

воскресник в спецфонд постройки самолета «Комсомолец аэропорта».

Почти ежедневно подводились итоги работы служб, подразделений и вывешивались для всеобщего обозрения, выпускались стенгазеты, «молнии», «стартовки». А сколько было обслужено, отремонтировано, собрано новых самолетов и отправлено на фронт, этого учесть было невозможно. Работали все день и ночь, не уходя домой по нескольку дней. Трудились под лозунгом: «Все для фронта, все для победы!».

Н. КИСЛИЦЫН,
краевед.

Полет начинается с... автобуса

Он появился среди закутаных и тем не менее замерзших до предела людей, как некий вестник тепла. Без пальто, без шарфа, он неспешно прошел от аэроагентства до стоянки «экспресса», неторопливо открыл дверцу автобуса и посторожился, пропуская пассажиров.

Он вел автобус легко и красиво. Встречный транспорт предупредительно жался к обочине. Светофоры спешили зажечь зеленые огоньки.

Внутри автобуса тоже все было удивительно удобно. Кресла гостеприимно раскрывали свои мягкие объятия. Вместе с сигналом поворота светился пластмассовый самолетик, прикрепленный к приборной панели. Над ветровым стеклом красовался вымпел с венгерского «икаруса», как бы подчеркивая, что наши отечественные автобусы могут быть такими же комфортабельными, как и импортные.

Короткий переезд закончен.

Пассажиры спешат в аэровокзал, к сожалению, далеко не такой уютный, как «экспресс». А я знакомлюсь с водителем. Его зовут Владимир Петрович Княжев. На этом маршруте он работает два года.

Владимир Петрович раскрывает маленькие тайны своего автобуса. Светящийся самолетик приделан, чтобы создать предвкушение заманчивого воздушного путешествия. Водителю приходится внимательно следить, чтобы в автотран-

портном пассажирском предприятии № 1 автобус обслуживали по всем правилам. А что касается удачной музыкальной программы, то это не забота радиостанции «Маяк», а магнитофон, один из двух на все предприятие.

Сервис полета начинается с «экспресса» вовсе не по указанной выше. Просто человеку нравится работать хорошо. Это нельзя воспитать никакими циркулярами, замечаниями или выговорами. Это потребность души.

Г. ДРЕВИНА,
г. Челябинск.

Ветераны в строю

1960 год — год первой Всесоюзной спартакиады Аэрофлота, впервые самые лучшие и сильные спортсмены 20 управлений гражданской авиации собрались помериться силами — определить сильнейших спортсменов Аэрофлота. Наверное, многим интересно узнать, кто были первые представители спортивного мира авиаторов Урала и каковы их результаты? А ими были:

А. И. Чернявский — ныне командир Курганского авиапредприятия, до сих пор защищающий спортивную честь коллектива. В. Дубовик — ныне командир ИЛ-18 в Кольцово. Его и сейчас можно встретить на волейбольной площадке. В. Т. Найданов, работающий в УрУ ГА, до сих пор увлекается спортом. Б. К. Шувалов, ныне старший мастер цеха № 3 авиаремпредприятия, и другие.

Среди первых представителей было и пятеро женщин, среди них ветеран-спортсменка Челябинского авиапредприятия Р. А. Фесякова и другие.

Впервые спортсмены Урала доказали, что они сильные соперники, из года в год росло спортивное мастерство.

Авиаторы, защищая спортивную честь, умеют и трудиться на тренировках, и отдать, не жа-

лея сил, все для победы. И ныне ветераны спорта могут гордиться своими последователями. Они с честью несут спортивное знамя. Среди них Ефимов, Расковалов, Волкова и многие-многие другие.

М. ГОРЮКОВА.

ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЙ ТУР

Зал гостиницы Пермского аэропорта в этот день напоминал салон самолета. Здесь проходил заключительный тур первого конкурса Пермской службы бортпроводников, организованный комитетом комсомола авиапредприятия.

Восемнадцать бортпроводников показали свои профессиональные навыки и знания. Сервировка блюд, знание трасс, история гражданской авиации — все это должен хорошо знать любой бортпроводник и тем более участник конкурса.

Состязания были сложными. Победителем в нем стала бригада бортпроводников ИЛ-18 в составе Е. Измайловой, Л. Дьяконовой, В. Кривобок. Второе место завоевала бригада в составе Т. Уткиной, Г. Тарабориной, В. Васильева.

Лучшей среди бортпроводниц экипажей АН-24 стала А. Рогожникова. Второе место завоевала Н. Никонова.

Победители награждены грамотами и ценными подарками.

А. ЛАВРИНЕНКО,
начальник службы бортпроводников Пермского авиапредприятия.

ФОТОРЕПОРТАЖ



В АЭРОПОРТУ ТУРИНСКАЯ СЛОБОДА.



КОМНАТА ОТДЫХА ЭКИПАЖЕЙ.



г. Свердловск, И-20
Редакция газеты
«Авиатор Урала»
Тел. 235—461.
235—496.

Редактор **В. С. ГУРИН.**
НС 12093 Заказ № 3505

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