

**XXV СЪЕЗДУ  
КПСС—  
ДОСТОЙНУЮ  
ВСТРЕЧУ**

# Авиатор УРАЛА

ОРГАН УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ  
И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

№ 33 (1998).

СРЕДА,

**3**

СЕНТЯБРЯ

1975 г.

ГОД ИЗДАНИЯ

XXXIV.

Цена 2 коп.



Бригада, возглавляемая В. П. Русских — одна из лучших в вертолетном участке АТБ Пермского предприятия МВЛ. В социалистическом соревновании в честь XXV съезда КПСС этот коллектив занимает классные места.

Во многом помогает коллективу личный пример техника-бригадира Владимира Павловича Русских.

Фото А. Нагибина.

## Трудовая переключка управлений У ДРУЗЕЙ ПО СОРЕВНОВАНИЮ

СОРЕВНУЮЩЕМУСЯ С УРАЛЬЦАМИ ПРИВОЛЖСКОМУ УПРАВЛЕНИЮ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ ЗА ВТОРОЙ КВАРТАЛ ПРИСУЖДЕНА ТРЕТЬЯ ДЕНЕЖНАЯ ПРЕМИЯ ПО МИНИСТЕРСТВУ. А СОВСЕМ НЕДАВНО 27 ПРИВОЛЖСКИХ АВИАРАБОТНИКОВ РЕШЕНИЕМ ПРЕЗИДИУМА ВЕРХОВНОГО СОВЕТА СССР БЫЛИ НАГРАЖДЕНЫ ОРДЕНАМИ ТРУДОВОЙ СЛАВЫ III СТЕПЕНИ.

ЭТО ВЫСОКАЯ оценка работы управления. Действительно, волжане добились в минувшем полугодии больших успехов. Коллектив управления перевыполнил встречный план по пассажирообороту, прибыли, доходам и другим показателям. Весь сверхплановый объем работ получен за счет лучшей коммерческой эксплуатации самолетов. За полугодие получено сверх плана более четырех миллионов рублей дохода и около трех миллионов рублей прибыли.

Темпы роста по основным расчетным показателям авиаперевозок по сравнению с прошлым годом составляют от 4,9 до 13,2 проц. Чтобы добиться такого значительного прироста, авиапредприятия и управление выполнили и выполняют серьезные производственные задачи. Осваивается эксплуатация самолетов Ту-154 в Куйбышевском и самолетов Як-40 в

Саратовском авиапредприятии. Прделана большая работа по подготовке экипажей Ту-154, Ту-134, Ту-124, Ан-24 и Як-40. В учебно-тренировочном пункте управления впервые проведено переучивание летно-подъемного состава на самолеты Ан-24 и Як-40.

В Оренбургском авиапредприятии идет освоение нового аэровокзального комплекса, прием и обслуживание новых типов самолетов Ту-134 и Ту-124. За первое полугодие введены новые рейсы Ту-154 в Ленинград, Ташкент, Хабаровск и Сочи. Скоро эти комфортабельные лайнеры будут приземляться в Горьком, Казани, Уфе. На большинстве воздушных линий Куйбышевского предприятия самолеты Ту-124 заменены на Ту-134, что позволило высвободившиеся самолеты направить на развитие авиаперевозок в Казанское авиапредприятие.

Плановые задания по приведенному налету часов авиацией спецприменения управлением выполнены на 104,6%, рост к прошлому году составил 5,3%. Но при этом по обработке площадей в сельском хозяйстве допущено отставание в 300 тысяч гектаров, или на 5,4%. Тут сыграли роль объективные причины — ранняя, засушливая весна и начало лета резко сократили сроки проведения таких видов работ, как внесение минеральных удобрений, сократились объемы работ по борьбе с сорной растительностью.

Не всегда удавалось в полной мере использовать грузоподъемность самолета.

тов. Выполнение плана по коммерческой загрузке всех эксплуатируемых транспортных самолетов в

аэропорту обеспечили только Горьковское, Чебоксарское, Йошкар-Олинское и Куйбышевское предприятия.

Одно предприятие управления — Куйбышевское — не выполнило план по участковому тонно-километражу за первое полугодие, снизив контроль за использованием самолетов Ан-12. В использовании однотипных самолетов в аэропортах управления все еще наблюдаются значительные колебания по коммерческой загрузке. В целом по управлению лучшего роста производительности полетов достигли казанцы.

Выполнение плана третьего квартала во многом будет зависеть от того, насколько собранно и быстро волжские авиаторы перестроятся для работы в условиях осенне-зимней навигации. Нынешняя осенне-зимняя навигация будет самым ответственным периодом в 9-й пятилетке — ведь она завершает пятилетие и обязывает достойно встретить XXV съезд КПСС.

П. ДЕМЕНЦЕВА.  
[Наш спецкор.]

г. Куйбышев.

### Почетная грамота горкома

Молодые авиаторы Угтуса за минувшее полугодие вышли на первое место по городу в соревновании «Поход молодежи за овладение современными научно-техническими и экономическими знаниями». Первый секретарь горкома комсомола Геннадий Яшин вручил представителям комсомольской организации авиапредприятия Почетную грамоту.

### Вперед — экипаж Коровина

Широко развернуто социалистическое соревнование по достойной встрече XXV съезда КПСС в летном подразделении Курганского предприятия. В него включились все экипажи подразделения. Вывешен стенд-экран, на котором отражаются ежемесячные итоги соревнования. Два месяца подряд — июнь и июль правофланговым был экипаж командира корабля Ан-24 Ю. А. Коровина. Он успешно справляется с производственными заданиями, является образцом высокой трудовой дисциплины.

### Есть

### совет

### наставников

Совет Уральского управления ГА и президиум теркома профсоюза авиарботников приняли положение о совете наставников авиапредприятия в УрУ ГА.

В такие советы для руководства деятельностью наставников войдут на предприятиях представители командования, партийной, профсоюзной и комсомольской организаций, лучшие наставники, передовики производства, ветераны Аэрофлота, представители трудовых династий.

Сейчас в предприятиях управления трудится более трехсот наставников.

### ЗА ШТУРВАЛОМ

### Ту-154

В Кольцовском авиапредприятии растет отряд пилотов, овладевших новой техникой — вождением самолета Ту-154.

Недавно еще два командира сели за штурвал этого быстрокрылого лайнера. Это опытные, первоклассные пилоты, бывшие командиры самолета Ил-18 В. А. Мусихин и В. К. Логашин. Первые свои рейсы они совершили в столицу нашей Родины — Москву. А их товарищи А. С. Исаев и Н. В. Сербрянский заканчивают стажировку. Все у них идет хорошо, и близок тот день, когда еще два новых командира поведут в свой первый самостоятельный рейс Ту-154 с пассажирами на борту.

### В Совете управления

На повестке дня прошедшего недавно расширенного совета Уральского управления гражданской авиации совместно с президиумом теркома профсоюза авиарботников стояло несколько вопросов.

С докладом об итогах выполнения коллективных договоров за первое полугодие предприятиями управления выступил начальник отдела труда и зарплаты УрУ ГА В. А. Воробьев.

О мерах по повышению использования самолетного и вертолетного парков для успешного завершения производственного плана 1975 года и социалистических обязательств в честь XXV съезда КПСС собравшиеся на со-

вет заслушали начальника ПЭО управления Б. Г. Сивашинского.

С сообщением о ходе выполнения постановления Государственной комиссии по безопасности полетов ГА СССР службами СТОПиЭ и ЭРТОС предприятий управления выступили В. К. Денисов и П. М. Приходько. Большое внимание на совете было уделено вопросу подготовки предприятий к осенне-зимней навигации. По этому вопросу выступили исполняющий обязанности начальника управления В. Г. Бизюков, начальник инспекции управления В. И. Азовцев, командиры предприятий, начальники служб. На совете было утверждено положение о наставничестве в предприятиях управления.



НА СНИМКЕ: передовой экипаж самолета Ту-154, добившийся высоких показателей. Слева направо — инженер-пилот Л. Н. Санников, командир корабля, заслуженный пилот СССР К. В. Третьяков, инженер-штурман А. Г. Храненко и бортиженер Р. З. Ркиев.

Фото В. Степанова.

## НОВОСТИ

На живописном берегу реки Сылы два дня продолжался фестиваль молодежи Пермского авиапредприятия, посвященный 30-летию Победы. Первый день был спортивным. Команды службы связи, перевозок, бортипроводников, наземной службы и АТБ состязались в метании гранаты, толкании ядра, в прыжках.

## Фестиваль на Сылве

Состоялись футбольные и волейбольные встречи.

Лидерами спортивного праздника стали лезвостроители, но день искуств внес свои коррективы. Самыми дружными с музами оказались бортипроводники. По общему количеству очков, завоеванных за два дня фестиваля, они вышли на первое место.

Зрители принимали самодеятельных артистов с большим энтузиазмом.

На фестивале также были подведены итоги работы по военно-патриотическому воспитанию молодежи.

**К. РЕДИЧКИН,**  
секретарь  
комсомольской  
организации  
Пермского  
авиапредприятия.

ше 2 тысяч человек изучали «Основы экономических знаний», «Основы экономики и управления производством», «Социализм и труд». Анализ занятий в системе экономического образования показывает, что большинство слушателей успешно справляется с заданными курсами.

В предприятиях накоплен определенный опыт учебно-методического мастерства пропагандистов партийных, профсоюзных и комсомольских организаций. Отделом политико-воспитательной работы совместно с методическим советом управления изучалась и анализировалась работа авиапредприятий по совершенствованию политического и экономического образования.

ЦК КПСС подчеркивает, что успех политической и экономической учебы в решающей степени зависит от подготовки пропагандистских кадров, их способностей, отношения к порученному делу, умения подойти к людям. Теоретическая и методическая подготовка пропагандистов организована при домах политического просвещения, горкомах партии на местах. При кабинетах политического просвещения управления организовывались семинары, консультации, собеседования с молодыми пропагандистами, открытые занятия, методические лекции.

12-13 февраля 1975 года пропагандисты авиа-

предприятий приняли активное участие в проведении методической конференции на тему: «Активизация слушателей в процессе политической и экономической учебы — важное условие повышения эффективности пропагандистской работы». В обсуждении доклада приняли участие пропагандисты Сыктывкарского, Печорского, Ухтинского

4 года работает пропагандистом школы коммунистического труда старший инженер электрослужбы А. С. Алексеев. В конце каждого занятия слушатели получают практические задания к темам. На собеседованиях в каждом конкретном случае слушатели приводят примеры, указывают на недостатки, имеющиеся на предприятии и в служ-

занятиях слаба, недостаточно используются наглядные пособия, технические средства пропаганды. До начала нового учебного года партийным, профсоюзным комитетам, комсомольским организациям необходимо провести среди авиаработников как коллективную, так и индивидуальную работу по развитию у них интереса к экономической учебе, формированию в коллективах общественного мнения о необходимости и важности получения каждым экономических знаний. Рассматривая экономическую учебу, как обязательную и важнейшую сторону профессиональной подготовки каждого авиаработника, надо повышать требования к уровню экономических знаний при выдвижении специалистов на новые должности, при присвоении классности рабочим.

Дальнейшее улучшение экономического образования, повышение его эффективности, безусловно является важным фактором успешного выполнения планов последнего, завершающего года девятой пятилетки, повышения политической и трудовой активности авиаработников в борьбе за достойную встречу XXV съезда КПСС.

**В. БЕРКОВА,**  
зав. кабинетом  
политического  
просвещения при  
отделе политико-  
воспитательной работы.

## ВАЖНЫЙ ФАКТОР

авиапредприятий. В заключенные конференции пропагандистами были высказаны предложения и замечания в адрес руководителей методических и экономических советов по улучшению политического и экономического образования.

Хорошие результаты достигаются тогда, когда командно-руководящий состав служб авиапредприятий непосредственно занимается экономическим образованием коллектива, умело сочетая решения хозяйственных и воспитательных задач. Так, два года руководит экономической школой пропагандист В. Я. Босак — старший инженер АТБ Сыктывкарского авиапредприятия. В процессе учебы у слушателей выработались умение делать необходимые расчеты, принимать грамотные решения.

бе по тому или иному вопросу. Опыт работы А. С. Алексеева обобщен методическим советом кабинета.

В тесной связи с производственными задачами коллектива организуют учебу пропагандисты Ухтинского авиапредприятия: начальник планово-экономического отдела Е. В. Асипович, начальник АТБ Н. Н. Школов, начальник цеха АТБ Печорского авиапредприятия А. П. Иванов и ряд других товарищей, которые постоянно работают над тем, чтобы интереснее и доступнее подать материал своим слушателям.

В организации экономической учебы имеется ряд недостатков. В некоторых школах низка посещаемость, отдельные пропагандисты не отвечают современным требованиям. Активность при обсуждении вопросов на

в выполнении своих обязанностей и в полете, и на земле, основой чему является исключительно положительная психологическая установка этого человека на нормы дисциплины.

Игорь Васильевич Стародубнев — один из тех, кто был учеником Жеребцова:

— Не хочу, чтобы мои слова прозвучали банально, но Жеребцов мне нравится во всем: в работе, в жизни, в поведении... Самое главное? Для меня он был наставником. Сейчас развернулось движение наставничества, а Феликс Михайлович с 1963 года им стал. Бывают в жизни у каждого моменты, когда встреча с одним

## НАСТАВНИК

Объяснили, что будут. После окончания училища служил. Командовал стрелками-радистами. А когда демобилизовался, пошел работать в гражданский воздушный флот. Начал с «земли». Частенько заходил к летным командирам и добился своего. В октябре шестьдесят второго Феликс Жеребцов в составе экипажа Ил-14 вылетел на обслуживание авиалиний, берущих свое начало в столице Коми республики...

Затем он уже бортрадист, он же бортоператор вертолета Ми-6. Да, труднее, сложнее работать на вертолете. Не отрицает этого Феликс Михайлович, но нет у него и тени сожаления по этому поводу: разве я искал.

где полегче? Конечно, на «Иле» работа чистенькая. Взлетел, связался, передал, принял.

Все эти требования предъявляются к бортрадисту-вертолетчику. Но есть и дополнительные. Возьмите полет с грузом на внешней подвеске. Командир вертолета и бортоператор — от них двоих, как ни от кого другого в экипаже, зависит в таких случаях успешный взлет, спокойная, благополучная транспортировка груза на высоте нескольких сот метров, где стихия атмосферы вступает в свои неограниченные права. Потом груз уложить нужно так, как положено, особенно во время монтажных работ, где точность установки зачастую идет на миллиметры. Потому должны быть присущи бортрадисту Ми-6 высокая самодисциплина, точный глазомер, мгновенная реакция, хладнокровие... Всеми этими качествами обладает старший бортрадист летного подразделения Феликс Михайлович Жеребцов. А чтобы не быть голословным в своих утверждениях, приведу в качестве примера высказывания тех, кто вместе с ним на протяжении многих лет выполняет свою непростую работу в воздухе.

Геннадий Степанович Мальцев — командир звена, на Ми-6 летать начал в числе первых:

— Самое первое, что хотелось бы отметить в Феликсе Михайловиче (я не говорю о таких его качествах, как высокий уровень специальной подготовки, мастерство бортрадиста — об этом все знают), — пунктуальность

человеком, общение с ним становится как бы поворотным пунктом в жизни. Таким человеком стал для меня Жеребцов. Насчет его секретов в профессиональном мастерстве? А их, как мне кажется, нет. Есть работа над собой. Каждодневная, целеустремленная. Например, видели ли вы кого-нибудь из наших радистов, кто так регулярно и настойчиво работает в методическом классе над передачей морзянки, как Жеребцов, хотя у него передача и без того самая лучшая?

Двенадцать лет работает старшим бортрадистом летного подразделения Феликс Михайлович Жеребцов. Был первый ухтинский экипаж Ми-6, первые тренировочные полеты. И первый производственный полет с грузом. А поскольку первый, то грузили в большую грузовую кабину мебель — много, но легко. Первый рейс по маршруту Ухта—Дутово. Потом было еще много первых полетов. Впервые везли тяжелогрузы, впервые полетели в горную местность, впервые полетели с грузом на внешней подвеске. А грузы разные — один «идет» в воздухе, другой «не идет». Расчеты, пробные полеты. Обслуживали геологов, геофизиков, сейсмозведчиков. Первые полеты на буровые.

«Вправо два метра. Назад — полметра. Над грузом. Вниз метр. Трос в замке. Замок закрыт. Поднимаем груз. Троса натянуты. Груз поднят. Метр, два метра, три метра» — раздаются по СПУ команды бортрадиста,

который стоит над люком внешней подвески под ревушими редуктором и двигателями. Легко отрывається от земли пятитонная труба, замирает в трех метрах от земли и мчится с ускорением все выше над землей. Проплывает над тайгой, болотами под самыми облаками и опустится там, где проляжет трасса газопровода «Сияние Севера». А еще газопровод Надым—Пунга и новостройки Севера нашей страны—Вуктыл—Нефтеюжск, Надым, Усинск. Работа напряженная, нелегкая, но необходимая, а поэтому по душе она Жеребцову.

А еще пески Сахары проплывают под вертолетом. Вместе с командирами вертолета Ми-6 В. И. Сафончиков, Г. С. Мальцевым, штурманом В. Ф. Бересневым и бортипроводником А. А. Юркиным более двух лет работали в Алжире, оказывали неоценимую помощь алжирцам в освоении национальных богатств республики. Доставка таких же грузов, как и дома, только вместо прохладного ветра с севера — жаркое дыхание раскаленной пустыни.

«За время работы в АНДР показал себя грамотным и исполнительным специалистом, к выполнению своих обязанностей относился добросовестно. Быстро изучил терминологию ведения радиосвязи на французском языке и обеспечивал в полете качественную связь. Передавал свой большой опыт работы алжирским бортрадистам» — так отзывался о работе Жеребцова в загранкомандировке торгпред СССР в Алжире.

Бегут, сменяя друг друга, наполненные заботами, большими делами дни последнего года девятой пятилетки. Досрочно, к 23 июня, выполнили полугодичное задание и свои социалистические обязательства ухтинские вертолетчики Ми-6, перевезли сверх плана более тысячи срочных грузов для газодобывающей, нефтяников Усинска, строителей Нефтеюжска, Четласа... И в каждую перевезенную вертолетом тонну груза вложен труд небольшого коллектива бортрадистов летного подразделения, возглавляемого Феликсом Михайловичем Жеребцовым, — специалистом высокого класса, наставником молодых, заместителем секретаря партийного бюро летного подразделения.

**Н. ОВЧИННИКОВ,**  
зам. командира летного подразделения по ПВР.



УЧЕБНЫЙ год в системе политического и экономического образования Коми УГА проходил в обстановке высокой трудовой и общественной активности авиаработников. В предприятиях управления было скомплектовано 105 школ, кружков и семинаров, где работало 160 пропагандистов. Особое внимание уделялось экономической подготовке авиаработников. Свы-

Мощный гул привлекал внимание. Прохожие поднимали вверх головы, и не было границ их изумлению, когда они видели в небе нечто необыкновенное... Огромные вертолеты один за другим прошли над окраиной города и, рассекая воздух хлесткими ударами лопастей, плавно опустились на взлетно-посадочную полосу Сыктывкарского аэропорта.

Желающих посмотреть новые вертолеты в тот день собралось немало. Горюханае толпились за пределами летного поля. Авиаторы же окружили машины вплотную. Ходили вокруг богатейшего вида Ми-6 под обвешанными, будто от усталости, лопастями несущих винтов.

В большинстве своем гостями на вертолете были работники Сыктывкарского аэропорта, но пришли и залетевшие в столицу республики пилоты и командированные авиаторы из Ухты, Печоры, Воркуты и других городов республики. Помнит Феликсу Жеребцову, как тогда, после небольшого рассказа бортехника о данных и возможностях «Миши», вздохнул он от зависти белой и вместе со вздохом вылетела фраза: «Вот бы полетать!» Стояли вокруг пилоты — и самолетчики, и вертолетчики, а среди них один из ухтинских командиров. «Если всерьез, давай переходим в Ухту. У нас скоро свои такие красавицы будут. Ты на чем летаешь?» Слово за слово — обменялись адресами. Год прошел. Уже и забылся разговор тот, как вдруг где-то в середине шестьдесят третьего пригласили его в отдел кадров. Так и так, Феликс Михайлович, говорят, было у вас желание на Ми-6 летать. В Кременчуге ухтинский экипаж уже переучивается, не хватает штурмана и бортрадиста.

Долго не раздумывая, Попрошался с экипажами Ил-14, с которыми за год успел облетать всю европейскую часть Союза от Урала до Прибалтики и от Адлера до Ямала, доставлял срочные грузы из Воркуты в Норильск, и вместе с бывшим военным штурманом Васей Берсеневым улетел в Кременчуг осваивать новую авиационную технику.

В авиацию привела Феликса не мечта о небе и не тяга к летающим машинам. Когда не прошел он по конкурсу в военно-морское, поехал в Ленинград, обратился в военкомат. Танки, артиллерия, пехота, связь... Нет, только в морское или в авиационное. Направили его в военное училище связи ВВС. «А летать мы будем?»

# ТРУДОВАЯ ПЕРЕКЛИЧКА УПРАВЛЕНИЙ



## СЛОВУ ВЕРНЫ

## ЯК-40 В ЧЕБОКСАРСКОМ АЭРОПОРТУ

Перед началом весенне-летней навигации нынешнего года, завершающего года девятилетия, наш экипаж принял социалистическое обязательство — выполнять ежемесячно производственный план не ниже чем на 120 процентов, добиться того, чтобы ни одно санитарное задание не было сорвано по нашей вине.

Слово свое мы держим с честью. С начала года экипаж не имеет ни одного замечания со стороны летных командиров и станции санитарной авиации. План второго квартала мы выполнили на 145 процентов, а план первого полугодия — на 120.

Высоких результатов в труде мы добились за счет тщательной подготовки и

выполнению каждого полета, четкого выполнения своих обязанностей, постоянной и систематической профессиональной выучки, организованности и высокой дисциплины.

Включившись во всенародное соревнование за достойную встречу XXV съезда КПСС, мы приняли дополнительное обязательство — выполнить годовой план не ниже чем на 125 процентов. Заверяем, что слово свое мы сдержим. Это будет нашим ответом партии и правительству на их постоянную заботу о тружениках гражданской авиации.

**М. ЛИСТКОВ,**  
командир самолета  
Ан-2 Казанского  
предприятия.

# Соревнование Опыт · Поиск Новаторство



Правофланговые социалистического соревнования в честь XXV съезда КПСС в Куйбышевском аэропорту. На снимке вы видите экипаж самолета Ан-12 Анатолия Шадрова.  
Фото Н. Чернокожева.

Авиаторы Бугульминского предприятия В. Студенков и В. Сидоров тоже в авангарде соревнования за успешное завершение заданий пятилетки, за достойную встречу XXV съезда КПСС.  
Фото М. Клименко.



Итогом социалистического соревнования была посвящена прошедшая недавно профсоюзная конференция авиаторов Горьковского предприятия.

План второго квартала по всем основным показателям горьковчанами выполнен успешно и составил по участковому

группы без объемных показателей победителем признана служба радионавигации и связи.

Движенцы предприятия заняли первое место среди служб третьей группы. Коллектив служб движения возглавляет Г. И. Шагресов. Секретарем партбюро здесь К. В.

продвинулся коллектив ЦДА.

Высоких производственных успехов добились во втором квартале завершающего года пятилетки горьковчане. Недавно постановлением совета управления, президиума Волжского теркома профсоюза авиаработни-

Методический кабинет в нашем подразделении терпел большое изменение. На опыте прошлых лет методический совет во главе с командиром летного подразделения И. Н. Мухимин и его заместителем А. М. Савиним пришел к выводу, что вывешивание различных теоретических схем менее эффективно, чем методические разработки практических действий в полете экипажа.

В настоящее время методический кабинет без технических средств, таких, как магнитофон, киноустановка, элпидиоскоп.

Такие методические разработки, как технологиче-

## СВОИМИ СИЛАМИ

ские карты, алгоритмы операций и другие, дают возможность облегчить решение сложных задач и сейчас они необходимы в любом методическом кабинете.

В оформлении кабинета активное участие принимали бортмеханик-инструктор И. В. Васильев, вторые пилоты Л. Н. Николаев, Ю. М. Медведев, бортмеханик А. С. Веремчук, которые поощрены командованием предприятия. Большую работу по рецензированию разработок проделал заместитель командира

подразделения А. М. Савин.

Заходим в класс. На переднем плане — стенд «Особые случаи в полете», где наглядно показаны распределение внимания при появлении признаков отказа двигателя, а также технологическая карта действий членов экипажа при отказе двигателя. Имеется стенд, где проанализированы причины возникновения «клевка» и действия экипажа при его устранении. Хорошо показаны причины возникновения «козла» при посадке самолета и метод его устранения.

Конечно, имея такой методический кабинет, летно-подъемный состав может научиться более грамотно и правильно действовать при выполнении полетов, грамотно эксплуатировать самолет в полете и всегда будет готов выйти победителем в особых случаях полета и обеспечить его безопасность. **П. ТРОИЦКИЙ,** пилот-инструктор, **И. ВАСИЛЬЕВ,** бортмеханик-инструктор, г. Чебоксары.

не через Пензу стал совершать рейсы 90-местный комфортабельный лайнер Ил-18, следующий по маршруту Фрунзе — Рига. С вводом этого рейса пензенцы получили возможность добраться до Рижского взморья за 2 часа 50 минут.

Работники Пензенского аэропорта тщательно подготовились к приему многоместного лайнера. Благодаря вводу

## ОКРЫЛЕННЫЕ УСПЕХОМ

массажнообороту 103 процентов, налету часов по ПАНХ — 133,6, доходам — 108,2 процента.

Командование и объединенный комитет профсоюза тщательно рассмотрели итоги соревнования между коллективами предприятия за июнь и решили среди подразделений первой группы с объемными показателями первое место присудить летному подразделению А. А. Балахонского. Отмечена хорошая работа службы перевозок и коммерческой эксплуатации.

Среди служб второй

Вяткин, председателем месткома А. В. Дмитриев, секретарем комсомольского бюро В. Манаков.

В соревновании сводных оперативных смен предприятия победителем вышел коллектив смены заместителя начальника штаба М. И. Канцырева.

Здесь же, на конференции, стали известны итоги соревнования второго квартала. Коллективы, признанные лучшими в июне, остались на первых местах и по итогам второго квартала. Лишь среди служб третьей группы на первое место

ков Горьковское предприятие стало победителем соревнования в нашем управлении.

## НОВЫЙ МАРШРУТ

С каждым годом растет, оснащается новой техникой Пензенский аэропорт. В прошлом году пензенские авиаторы успешно справились с приемом горьковских Ту-134, летящих на Черноморское побережье.

В этом летнем сезо-

благодаря вводу

**А. ТИХОНОВ,** диспетчер отдела перевозок Пензенского аэропорта.

# ПРАЗДНИК СИЛЫ И МОЛОДОСТИ



**П**ОГОДА не испортила спортивного праздника, который проходил 23 и 24 августа на стадионе «Динамо» в Свердловске. На зеленой траве сверкали синяя, желтая, красная, белая краски — цвета разных команд. По сравнению с прошлым годом условия, в которых проходили эти соревнования, можно было назвать почти идеальными. Стадион «Динамо» расположен в самом центре города и между тем вдали от шума и пыли улиц, на набережной городского пруда. И говоря об организации спартакиады все ее участники, с которыми мне пришлось беседовать, единодушно отмечали это.

Итак, настроение было хорошим. Под бодрые звуки марша участники соревнований выстроились для парада. Право открыть его и поднять флаг спартакиады было предоставлено прошлогодним победителям — команде спортсменов из Кургана. Всех участников спартакиады поприветствовал и пожелал им добиться наилучших результатов первый заместитель начальника Уральского управления гражданской авиации В. Г. Бизюков.

**С**ОСТЯЗАНИЯ начались. Оба дня спартакиады проходили в сжатом темпе. День первый: бег на 100, 400 и 800 метров для женщин и мужчин, кросс мужчин на 3000 метров, метание гранаты, прыжки в высоту. Программа второго дня такая: толкание ядра, прыжки в длину, эстафеты мужская и женская, награждение победителей. Второй день был коротким. Такой ритм соревнований придал спартакиаде четкость, не было здесь недоуменных пауз, неразберихи с результатами, болельщики не томились в ожидании стартов. По радио сразу же сообщались результаты. Исключительно добросовестно и оперативно работали судьи. И все же столь крутой разбег спартакиады привел и к издержкам: едва закончив один вид соревнований, участник, не успев отдышаться, мчался к месту своего нового старта. Это отрицательно сказалось на результатах. Например, худший, чем обычно результат в метании гранаты показала участница курганской команды Валя Оглулина, хотя она все же оказалась первой. Из-за такой же спешки «не выложилась» полностью на стометровке Надя Герги из Магнитогорска, хотя и она, как и Валя, показала в этом виде лучший результат. Но тем обиднее. Ведь любой спортсмен стремится выиграть не только у своих соперников, но и у самого себя. Нереализованные возможности расстраивают больше, чем достойный проигрыш.

А если сравнить результаты, показанные спортсменами, с рекордами и результатами прошлогодней спартакиады, то, как ни странно, во многих видах они окажутся ниже. В чем здесь секрет? Мало занимались или не сумели правильно расчитать свои силы? Видимо, все коман-

ды задумались над этим вопросом.

Лидер соревнований определился сразу и оторвался от остальных участников на недосягаемое количество очков. Со спартакиады кольцо уехали все три кубка: за победу на спартакиаде, за первый результат в эстафете и приз «За спортивное мастерство», учрежденный газетой «Авиатор Урала».

«Блеснули» своим отсутствием команды пермяков, видимо, «мудро» полагая, что на нет и суда нет. Когда я обратилась по телефону к инструктору по физкультуре и спорту Пермского предприятия Василию Зонову с вопросом: «Почему вас не было?», вот что я услышала: «Мы готовились к спартакиаде. Были уже требования на азиатские выписаны. Но начальники служб и командование предприятия на соревнования нас не отпустили. Говорят, работать некому».

Спасительная ссылка на то, что работать некому, выручала командование Перми уже не раз. Спортсмены Пермского авиапредприятия не являлись на зимнюю спартакиаду, не было их и на многих других соревнованиях управления. А присутствие на прошлогодней легкой спартакиаде, они сумели занять лишь предпоследнее место, опередив своих земляков из Пермского предприятия МВЛ. Такое пренебрежительное отношение командования к спорту ничем не оправдано. Вот пример. От службы АТБ в команду должен был войти лишь один участник. Но его не нашли возможным отпустить. Действительно ли такое решение диктовалось производственной необходимостью? Записав всех спортсменов в разряд людей незаменимых, не признаются ли начальники служб и командование в своем неумении организовать производство? А такие мысли поневоле возникают.

**Н**А СПАРТАКИАДЕ командами зарабатывались не только секунды и очки. И важным участникам казались не только свои результаты. Людям, увлеченным спортом, всегда бывает интересно встретиться друг с другом. И вот в связи с этим что хочется в заключение сказать. Спартакиаде УрУ ГА 26. Возраст, в котором уже выработаны свои привычки и традиции. Должны они быть и у нашей спартакиады. Но на сей раз было так: пробежались — разбежались. На вопрос: не было ли вам скучно вечерами, я услышала разные ответы: «Устал. Нужно было отдохнуть, собраться с силами», «Да, хотелось бы встретиться с ребятами из других команд, устроить что-то вроде спортивного КВНа», «Даже города нам свердловчане не показали».

Хотелось встретиться... Думается, организационному комитету спартакиады, поработавшему, в общем-то, неплохо, следовало подумать и о свободном времени спортсменов.

Разъехались команды, опустел стадион. До следующей спартакиады.

Т. РАЗУМОВА.



**НАШ АДРЕС И ТЕЛЕФОН:**

г. Свердловск. И-20  
 Редакция газеты  
 «Авиатор Урала»  
 Тел. 295 461.  
 295 496.

Редактор  
 В. С. ГУРИН.

НС 13546 Заказ № 6731.