

1917—1964

ПРОГРАММА КОММУНИСТИЧЕСКОЙ ПАРТИИ СОВЕТСКОГО СОЮЗА

МАНИФЕСТ КОММУНИСТИЧЕСКОЙ ПАРТИИ



К КОММУНИЗМУ —

— историческое значение Октябрьской революции и победы социализма в СССР

СЛАВА ВЕЛИКОМУ
ОКТЯБРЮ!

БРАТСТВО
СЧАСТЬЕ

СВОБОДА
РАВЕНСТВО

ТРУД

МИР

ВПЕРЕД К ПОБЕДЕ
КОММУНИЗМА!



ЕСТЬ ДЕСЯТИМЕСЯЧНЫЙ!

47-ю годовщину Октября коллектив Уральского управления встречает успешным выполнением десятимесячного плана. План авиaperевозок по общему объему в участковых тонно-километрах выполнен на 100,3 процента, по доходам — на 101 процент, работы по спецприменению — на 113 процентов (с ростом на 21,5 процента к соответствующему периоду прошлого года), авиахим-

работы — на 118 процентов (с ростом на 57,8 процента), по тонно-километрам на собственном парке — на 102 процента (с ростом на 22 процента).

Лучших результатов в выполнении плана добились подразделения, где командирами тт. Осипов, Волков, Лужецкий. Этому способствовало хорошее использование самолетов собственного парка. Так, в подразделении тов. Лужецкого налет на один самолет за 9 месяцев составил 946 часов, или на 5 процентов выше среднего по управлению, на МИ-1 выше среднего на 14 процентов. В подразделении тов. Волкова производительность АН-2 на 4 процента выше среднего по управлению. Повысилась исправность СМП на всех типах самолетов.

Хотелось бы пожелать коллективам подразделений не снижать темпов и добиться досрочного выполнения годового плана по основным производственно-финансовым показателям.

Л. БОЛЬШАКОВА,
ст. инженер-экономист
планового отдела Уральского управления.

Награда экипажу с м е л ы х

аэродрома и ушел в рейс по маршруту Свердловск — Тобольск. На высоте 3000 метров внезапно отказал правый двигатель. Обстановка в небе резко осложнилась. Но авиаторы не растерялись, проявили максимум выдержки и хладнокровия.

Казанцев решил посадить самолет на одном — левом двигателе. Самолет лег на обратный курс. Все ближе и

ближе земля... А через несколько минут серебристая птица мягко коснулась колесами взлетно-посадочной полосы Кольцовского аэропорта. Трудный экзамен на мастерство авиаторы выдержали с честью.

За этот сложный полет смелые пилоты Уральского управления гражданской авиации и удостоены высокой награды.

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!



ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА УРАЛЬСКОГО
УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ И ТЕРКОМА
ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

№ 85 (1391).
ПЯТНИЦА,
6 НОЯБРЯ
Год издания
XXII

Трассы Октября

Синеву безоблачного неба
Украшает серебристый след.
Самолет, промчавшийся
высоко,
На крыле унес земной привет.
Тот привет разносят
звездолеты
В праздничных
высотах Октября...
Мы во имя Мира
и Свободы,
Родина,
прославили тебя!
А. БОРОДКИН,
диспетчер отдела перевозок
Тюменского аэропорта.

ТЕЛЕГРАММА

СИДОРЕНКО, БОЛЬШАКОВУ, КИЗИКОВУ

Поздравляем личный состав управления с всенародным праздником — 47-й годовщиной Великого Октября!
Желаем всем авиарботникам успешного завершения государственного плана шестого года семилетки, безаварийного проведения зимней навигации, новых успехов в соревновании за коммунистический труд, хорошего здоровья.
МИНИСТЕРСТВО ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ СССР.
ПОЛИТУПРАВЛЕНИЕ. ЦК ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

КНИГА ТРУДОВОЙ СЛАВЫ



Белоносов В. З. — командир звена второго Свердловского подразделения;
Самохин М. С. — шофер второго Свердловского подразделения;
Булдаков Н. И. — командир самолета Курганского подразделения.

Новый отряд маяков

Тюменские авиарботники много сделали для того, чтобы встретить праздник Октября новыми трудовыми подарками.
Недавно славная армия маяков производства пополнилась новым отрядом ударников коммунистического труда. Среди них командиры вертолетов МИ-4 Ю. А. Редькин, П. Ф. Зальченко, Е. М. Бундин, вторые пилоты МИ-4 Н. Н. Кечаев, В. Е. Бондарев, В. Ф. Лещин, Е. Л. Сирнов.
Работники ЛЭРМ горячо поздравили также с присвоением высокого звания техника-бригадира В. П. Судновского, сменного инженера В. В. Пахомова, авиатехников В. П. Леганова, Ю. Ф. Таранова, рабочего Ф. И. Гуселетова.
А. И. КОЗЛОВ, председатель месткома.



ЗА ВЫДЕРЖКУ, умелые действия, слаженную и четкую работу экипажа и обеспечение благополучной посадки неисправного самолета с пассажирами на борту — наградить нагрудными знаками «Отличник Аэрофлота» командира самолета АН-24 Алексея Михайловича Казанцева, второго пилота Бориса Семеновича Захарова, штурмана Евгения Александровича Турдакова и бортрадириста-инструктора Николая Дмитриевича Пиньженина...»
Это строки из приказа, полученного на днях из Москвы. Он подписан первым заместителем Министра Гражданской авиации Г. Счетчиковым...

22 августа самолет АН-24, пилотируемый командиром экипажа Алексеем Казанцевым, взлетел с Кольцовского

С пилотом, дорогие друзья!

БОРТМЕХАНИК Павел Зимин, ухватившись здоровенными ручищами за стальную трос, тянул его из-под тяжелого ящика. Он напрягся всем телом и вырвал стальную канат. Комья грязи разлетелись в стороны. «Вот это сила!» — подумалось мне.

— Эта машина как раз по Пашиной комплектации, — словно отгадав мои мысли, проговорил старший инженер А. М. Агапов и кивнул головой на вертолет МИ-6. Громадного роста, широкоплечий, как говорят в народе, — косая сажень в плечах, бортмеханик не обращал на нас внимания и спокойно хозяйничал возле машины.

Здесь же озабоченно хлопотал бортрадиоператор Александр Тениников. От его сноровки и тщательной подготовки на земле зависит успех сложного полета с внешней подвеской.

В распахнутом пальто, сутулясь, к вертолету подошел командир экипажа Виктор Алексеевич Смирнов. Ростом он чуть уступал Зимину, но был заметно подвижнее. На ходу передавая полетное задание штурману Николаю Лучникову, он осмотрел вертолет снаружи, перекинулся парой фраз со вторым пилотом Евгением Грачевым и вскоре уже сидел в пилотской кабине.

Раздалась команда, загудели двигатели. Медленно завертелись лопасти винта, разбрасывая по окрестности капли росы. В ушах шумело от нарастающего рокота двигателей, лопасти гудко рассекали воздух, казалось, кто-то гигантским веслом шлепает по воде.

Плавно оторвавшись от земли, сигарообразная многотонная машина повисла в воздухе. Постепенно натянулся трос, названный летчиками «пауком», и мы стали свидетелями удивительной картины. В воздух за вертолетом поднялся на тросе трактор. Самый настоящий гусеничный великан, которому ничего не стоит без особого усилия выворотить с корнем дерево, повис в воздухе, как легко парящая бабочка. Слегка опустился нос вертолета, и машина вместе с ношей медленно двинулась вперед.

Каждое движение машины обдуманно, подчиняется воле опытного пилота. Работа, прямо сказать, ювелирная. Зевать не приходится: неверный поворот ручки управления — раскачка, обрыв троса, авария. Но трактор, словно добыча в когтях орла, послушно поплыл за «ле-

тающим краем». Вертолет набрал скорость и расплылся двумя черными точками на дымчатом фоне неба.

Когда Виктор Смирнов рассказывает о своем экипаже, он застенчиво улыбается, старается подчеркнуть, что в их работе нет ничего сложного, сверхъестественного.

— Человек многое может, — замечает он. — Необычное в нашей работе только то, что почти всегда мы выполняем срочную работу. Но и это для нас уже привычно.

На буровой вышке произошла авария. В скважине застряло оборудование. Медлить нельзя, оборудование может засосать. Затвердеет раствор — и тогда пропал многодневный труд буровиков. Для ликвидации аварии понадобилось доставить на вышку мощный квадрат весом более 3,5 тонны. Выполнить такую работу

бортмеханик Зимин. Сложность в пилотировании самолета, а особенно вертолета, зависит от центровки, от правильного распределения центра тяжести груза в машине. Наконец, уложена первая пачка труб. Вертолет зависает над летным полем. Виктор осторожным движением штурвала проверяет правильность центровки, как говорят авиаторы, «прощупывает машину» на запас рулей. Все в порядке. Вертолет отходит от погрузочной площадки и берет курс на Ханты-Мансийск.

Рейс за рейсом совершал МИ-6. Начала портиться погода, а экипаж поджидала уже другая радиодиаграмма: нужно срочно вывезти геологическую партию. В последнем рейсе спешили, как никогда. И вот перевезены все 135 тонн труб.

Теперь к геологам! Но погода словно взбесилась. Рваные косматые облака осыпали землю мелким дождем. Ветер гнул деревья. Летчики ходили хмурыми.

А аппараты тревожно отстукивали на ленте одни и те же слова: «В тайге отряд геологов... Люди без продуктов... Есть больные... Нужна помощь...»

Дождь вызвал густой туман. Ждали просвета. И как только первые лучи солнца пробили туманную пелену, грузный «Мишка» уже спешил в тайгу.

Издали слышали люди рокот мотора, бегут к машине. Кто-то машет руками, кто-то бросает в воздух кепку. Вертолет на миг зависает над площадкой, осторожно ощупывает колесами грунт и, приминая пожухлую траву, садится. К вечеру весь лагерь был перевезен на базу. Усталый Смирнов зашел в диспетчерскую.

— Виктор, — обрадованно крикнул кто-то ему, — как раз кстати, это тебе, — и сунул трубку телефона.

— Прошу передать большое спасибо и сердечную благодарность экипажу вашего «Мишки»... — выговаривал взволнованный мужской голос на другом конце провода. Потом раздалась короткая гудки.

Смирнов положил трубку, снова притронулся к ней. Она не успела остыть, словно все еще хранила тепло высказанных слов...

Ю. БОЧАРОВ, бортмеханик.

БОГАТЫРЬ СПЕШИТ НА ПОМОЩЬ

под силу только мощному вертолету МИ-6. И опять «летающий кран» в воздухе, на внешней подвеске у него — квадрат. Помощь буровикам пришла с воздуха вовремя.

А ведь было время, когда Виктор Алексеевич да кое-кто еще из экипажа колебались, стоит ли идти на МИ-6.

— Два года тому назад я не был уверен, что найдется вдоволь работы для такой большой машины. — вспоминает Смирнов. — Вот Павел, тот сразу решил ехать на курсы, — кивнул он на бортмеханика Зимина. — Он один из первых в Аэрофлоте переучился и стал летать на вертолетах МИ-4 и МИ-6.

Смирнов задумался, что-то вспоминая, и, улыбнувшись, добавил:

— Теперь-то всем стало ясно, что эта машина нужная. Недаром геологи ласково называют ее «Мишей».

Особенно запомнился такой случай. Из геологического управления позвонили:

— Помогите с доставкой буровых труб в район Ханты-Мансийска, там остановилась работа!

На другой день автомобили с прицепами с утра начали подвозить на аэродром трубы. Погрузкой руководили второй пилот Грачев и

В МЕСТЕ со всем советским народом новыми победами в труде встречают 47-ю годовщину Великой Октября авиарботники Уральского управления гражданской авиации.

Сегодня мы публикуем имена тех, кто отмечен в праздничном приказе за высокие производственные показатели.

НАГРАЖДЕННЫ ПОЧЕТНЫМИ ГРАМОТАМИ

МАКЕРОВ К. А. — авиатехник 2-го Свердловского подразделения;

ЧИРКОВ Н. А. — авиатехник 2-го Свердловского подразделения;

ЛОБОДИН В. И. — диспетчер службы движения аэропорта Янаул;

КУЗНЕЦОВА А. К. — радиооператор аэропорта Янаул;

ШВЕЦОВ Г. А. — командир самолета Курганского подразделения;

ХАТЫНСКИЙ Н. В. —

командир корабля Челябинского подразделения;

МАСЛЕННИКОВ Н. О. — авиатехник Челябинского подразделения;

ХАЗАНОВСКИЙ С. Б. — начальник узла связи Челябинского подразделения;

ЛЕКАНСКАЯ Ю. Ф. — дежурная по регистрации пассажиров Челябинского подразделения;

НЕСТЕРОВ А. Е. — пилот самолета Челябинского подразделения;

СИЛАНТЬЕВ В. П. — пилот вертолета МИ-1 Пермского подразделения;

КОЛАРЖ В. А. — авиатехник Пермского подразделения.

ОБЪЯВЛЕНА БЛАГОДАРНОСТЬ

КИСЛИЦИНОЙ З. А. — радиооператору аэропорта Янаул;

ВЫСОКОЕ ДОВЕРИЕ

Днем и ночью на тюменских трассах летает самолет ЛИ-2, пилотируемый коммунистом Константином Ивановичем Адамовичем. Пилот первого класса уверенно держит в руках штурвал крылатого корабля.

Работая в подразделении пилотом-инструктором, К. И. Адамович воспитал и вывел в небо немало молодых летчиков. Многие из них самостоятельно пилотируют самолеты, выполняют различные задания. Авиатору присвоено почетное звание ударника коммунистического труда.

Свыше 14 тысяч часов «прожил» в небе крылатый ветеран, из них 1300 он провел в ночных полетах над тайгой и тундрой приполярного Урала.

За отличные производственные успехи, достигнутые на предоктябрьской вахте, имя Константина Ивановича Адамовича занесено на областную Доску почета.

Отмечены достойные

ХМЕЛЕВУ А. Ф. — авиатористу аэропорта Янаул;

ЖВАКИНУ Г. П. — командиру самолета Пермского подразделения;

ГАВРИЛОВУ А. Т. — бортрадиосту Пермского подразделения;

ЛАХОНИНУ Л. А. — технику-бригадиру Пермского подразделения;

МЕДВЕДЕВОЙ Г. К. — касиру отдела перевозок Пермского подразделения;

БОРОЗДИНУ Н. С. — шоферу Курганского подразделения;

МЕНЬЩИКОВУ В. А. — слесарю Курганского подразделения;

КОМАРОВСКОМУ К. А. — авиатехнику Курганского подразделения;

ЗАЙКОВУ В. А. — командиру самолета Курганского подразделения;

ФИЛИППОВУ Н. М. — командиру самолета Курганского подразделения;

НАУМОВУ В. В. — командиру самолета Курганского подразделения;

АСТАФЬЕВУ А. И. — командиру корабля Челябинского подразделения;

БУРОМУ Н. К. — пилоту самолета Челябинского подразделения;

ЛОТОШНИКОВУ Н. С. —

командиру самолета Челябинского подразделения;

ЗЛОВИНУ Г. П. — авиатехнику Челябинского подразделения;

КОНОБЕЕВУ Г. М. — командиру самолета 2-го Свердловского подразделения;

ДЕДУХИНУ И. Ф. — командиру самолета 2-го Свердловского подразделения;

ЯКИМОВУ В. П. — авиатехнику 2-го Свердловского подразделения;

АЛФЕРОВУ А. П. — начальнику Туринского аэропорта 2-го Свердловского подразделения;

АДИКАЕВУ Н. А. — начальнику Тавдинского аэропорта 2-го Свердловского подразделения;

КОТЛЯРОВУ П. С. — диспетчеру УРДС Уральского управления;

КУЗНЕЦОВУ В. П. — диспетчеру УРДС Уральского управления;

КАРПОВУ Т. П. — мотористу аэропорта Березово;

ТРУБИНУ Ю. И. — командиру самолета аэропорта Березово;

СТОЛЯРЕНКО А. Е. — пилоту аэропорта Березово;

ПЕРВОВУ Ю. Ф. — авиатехнику аэропорта Березово.

ЦИФРЫ РАДУЮТ

Большие и ответственные задачи стоят перед авиаторами Тюменщины. В области полным ходом идут работы по разработке крупнейших залежей нефти и газа. Самолеты и вертолеты Уральского управления доставляют разведчикам недр оборудование, запчасти, зимнее снаряжение.

Встав на предоктябрьскую вахту, авиарботники тюменских подразделений добились хороших производственных показателей. Так, например, вертолетчики выполнили план 10 месяцев по приведенным часам на 111,1 процента, по тонно-километрам (на собственном парке) на 200 процентов, по общему налету часов — на 132,3 процента, производительность труда составила у них 100,9 процента.

Неплохо потрудились и авиарботники самолетного подразделения. По приведенным часам они выполнили 10-месячный план на 139,4 процента, по общему налету часов — на 111,1 процента, по производительности труда — на 100,2 процента.

Приведенные показатели говорят о том, что тюменские авиаторы смогли досрочно выполнить план.



Свердловск, 20,

аэропорт Уктус.

Б2-05-21, доб. 1-96.

Редактор Р. ЛАПИКОВ.

НС 16708

Заказ № 5563

Тип. изд.-ва «Уральский рабочий», Свердловск, пр. Ленина, 49.