

## Срока из ПРОГРАММЫ КПСС

ФИЗКУЛЬТУРА И  
СПОРТ ПРОЧНО ВОЙ-  
ДУТ В ПОВСЕДНЕВ-  
НЫЙ БЫТ ЛЮДЕЙ

## Спортсмены, на старт!

Стало традицией в Уральском управлении гражданской авиации ежегодно проводить спортивные зимние соревнования по лыжам и шахматам. Вот и нынче с 1 по 4 марта в Свердловске состоятся лыжные состязания на первенство управления и шахматный турнир на командное первенство.

В подразделениях проведена большая подготовительная работа. Об этом ярко говорит тот факт, что в нынешнем году число участников соревнований вдвое больше, чем в прошлом году.

Участвовать в соревнованиях будут сборные команды подразделений в составе авиаработников, членов добровольного спортивного общества «Спартак», имеющих 3 спортивный разряд и выше. Причем, в составе 10 человек команды должно быть не менее 2 представителей летно-подъемного состава.

В программе лыжных соревнований гонки на 5 и 10 километров у женщин, 15 и 30 километров у мужчин.

Личное первенство будет определяться по наименьшему вре-

# Авиатор Урала

№ 16 (1418).  
СУББОТА,  
27 ФЕВРАЛЯ  
1965 г.  
Год издания  
XXIII

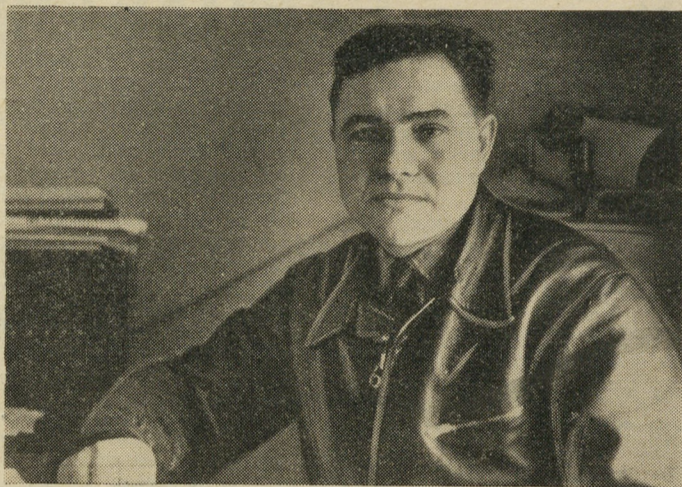
ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА УРАЛЬСКОГО  
УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ И ТЕРКОМА  
ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

мени, показанному на дистанции. Командное первенство определится по наименьшей сумме времени зачетных участников во всех видах программы соревнований мужчин и женщин.

Команда, занявшая первое место в общем зачете, награждается Почетной грамотой и переходящим кубком. Команды, занявшие 2-е и 3-е места, награждаются грамотами.

В одиннадцатый раз над Уктусскими горами взвевается флаг Аэрофлота. Число команд ныне значительно выросло. Впервые в соревнованиях будут участвовать курсанты Троицкого авиаучилища, спортсмены северных подразделений. Как и в прошлом году, лыжные состязания откроются эстафетой мужчин и женщин. В прошлом году в женской и мужской эстафетах в лыжных гонках первое место заняли команды Свердловского объединенного подразделения. Удастся ли прошлогодним призерам В. Бабину, Г. Смирнову, Г. Соколовой и другим подтвердить спортивное мастерство, покажет стрелка секундомера.

## КРЕПНУЩИЕ КРЫЛЬЯ



В 1964 году, — сказал И. Е. Машкивский, — для улучшения организации и повышения качества технического обслуживания были проведены следующие мероприятия. На участок трудоемких работ был выделен инженер ОТК. Этим мы добились высокого качества регламентных работ. На вертолетном уча-

В ГАЗЕТЕ «Авиатор Урала» от 3 февраля с. г. сообщалось, что в ходе социалистического соревнования коллективов и подразделений Уральского управления гражданской авиации за IV квартал 1964 года по группе ЛЭРМ, цехов и участков технического обслуживания первое место с вручением переходящего Красного знамени и Почетной грамоты присуждено коллективу Пермских ЛЭРМ.

стке введен в строй и специальный док для обслуживания вертолетов МИ-1. Кроме того, успешно освоено выполнение 300-часовых

## В беседе с нашим КОРРЕСПОНДЕНТОМ

В связи с этим наш рабочий Виктор Тепляков обратился к начальнику ЛЭРМ И. Е. Машкивскому с просьбой рассказать, как коллектив инженерно-технических работников достиг таких успехов.

них заведениях, что значительно помогает им в работе. Наряду с практическим опытом специалисты повышают и свои теоретические знания. Так, в бригаде авиатехника

тов. Саламатина трое специалистов — Чеберда, Уткин и Петров — совмещают работу с учебой на заочном отделении авиационно-технического училища. Техник-бригадир Г. И. Анфёров учится на 5 курсе вечернего отделения Пермского политехнического института...

— Надо сказать, — замечает И. Е. Машкивский, — что и сам начальник участка тов. Якимов является студентом 4-го курса того же института.

— Наш коллектив борется за лучшую организацию труда, — говорит В. А. Ирошников. — Люди понимают, что мелочей в нашем деле не бывает. Напомню о таком случае. Однажды, сдавая самолеты под охрану, авиатехники С. А. Овчинников и Г. Д. Дудниченко заметили, что на самолете ЛИ-2 спустило левое колесо шасси. Рабочее время закончилось, но, несмотря на это, техники остались сверхурочно и произвели замену колеса. В ходе работы они обнаружили едва заметный дефект воздушного винта, который мог бы привести к летному происшествию. Техники тут же заменили и винт. Наутро самолет вылетел в рейс строго по расписанию...

В заключение нашей беседы И. Е. Машкивский сказал:

— Мы хорошо потрудились в прошлом году. Много сделали, но немало еще предстоит сделать. С внедрением новой техники прибавится забот, но я думаю, мы справимся с трудностями и постараемся удержаться за собой первое место в текущем году.

В короткой беседе обо всем не расскажешь. Я прощаюсь с товарищами. На улице солнечно и морозно. Ровными рядами выстроились у перрона крылатые машины в ожидании воздушных путешественников. А это значит, что не произошло ни одной задержки по вине ЛЭРМ. Все самолеты уйдут в рейс вовремя.

**В. ТЕПЛЯКОВ, наш рабочий.**  
На снимке: И. Е. Машкивский.  
Фото автора.

## Разведчики БУДУЩЕГО

### ЗНАЧКИ ВРУЧЕНЫ

ШИРИТСЯ соревнование за коммунистический труд в летных коллективах и на участках ЛЭРМ 2-го Свердловского объединенного подразделения. Все новые

и новые пилоты, специалисты инженерно-авиационной службы встают в ряды разведчиков будущего.

Вчера во 2-м Свердловском объединенном

подразделении состоялось вручение значков «Ударник коммунистического труда» большой группе летчиков.

В числе первых, кто получил почетный значок, командиры самолетов АН-2 Мухачев, Позднышев, Хрущев, пилоты самолетов ЯК-12 Зуев, Бушманов и многие другие.

На днях такие значки будут вручены и разведчикам будущего из инженерно-авиационной службы.

**В. БЕЛОНОСОВ,**  
и. о. заместителя  
командира подразделе-  
ния по политчасти.

## ЛЕТАЮЩИЙ КРАН

Летчики его ласково называют «Миша» — турбореактивный винтокрылый гигант МИ-6. Но есть у него и другое название — «летающий кран»...

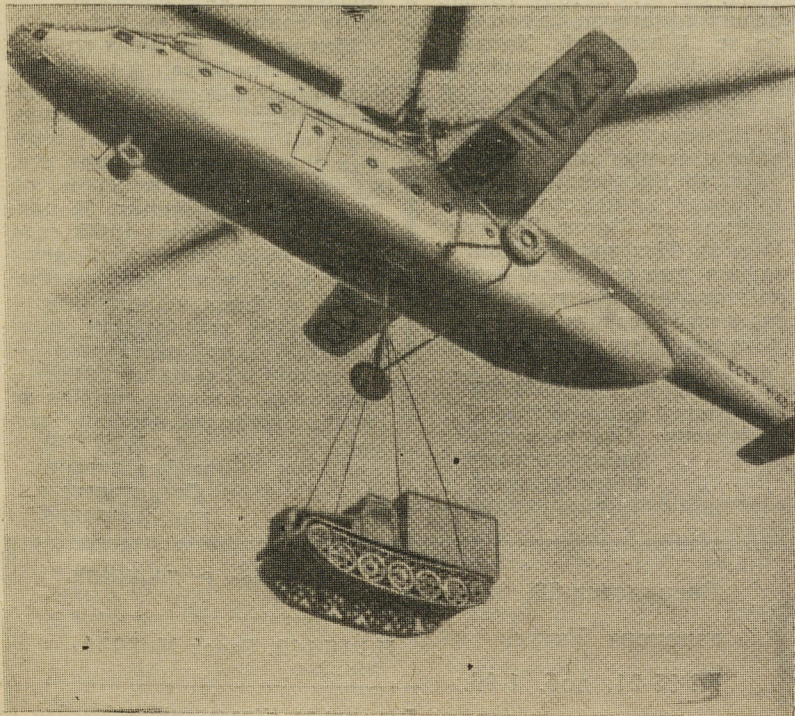
Над бескрайними просторами тюменской тайги летают эти воздушные краны, доставляя геологам и изыскателям оборудование, перенося буровые за сотни километров, буксируя по воздуху мощные тяжеловесные тракторы, как показано на этом снимке.

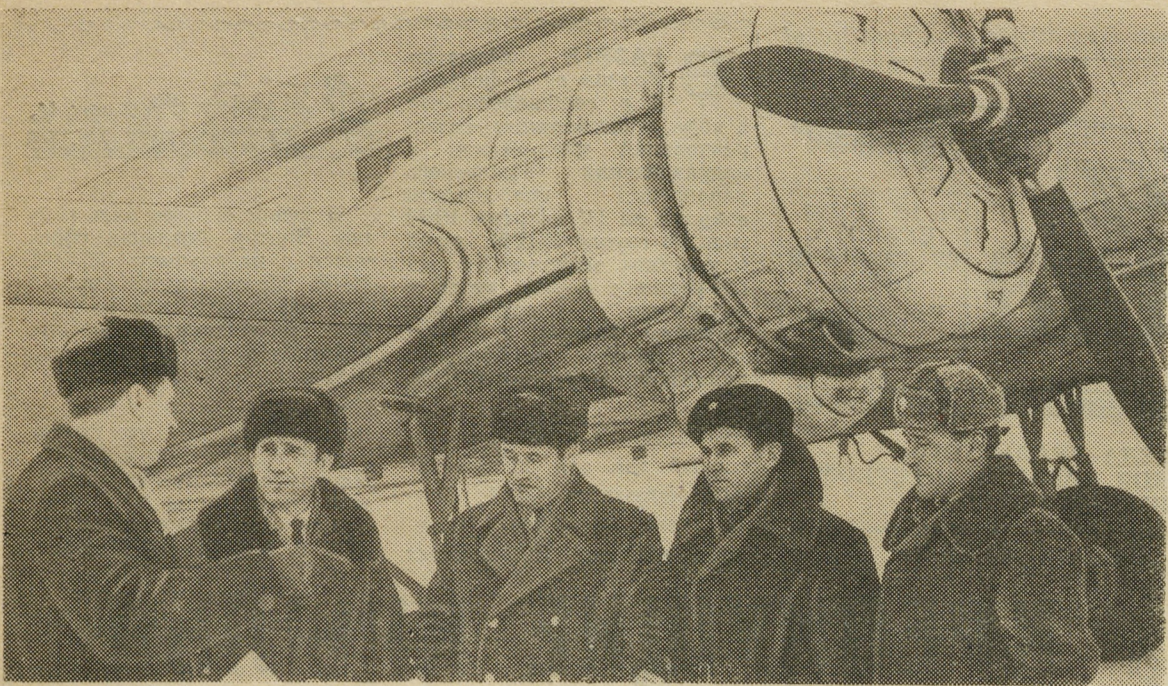
## САМОЛЕТЫ НАД ПОЛЯМИ

На степных землях Крыма с каждым днем заметнее приближение весны. Сельские труже-

ники завершают подготовку к севу, начали подкормку озимых минеральными удобрениями.

Оживленно на полях и в станах хозяйств Сакского района. В совхозе «Черноморский» с помощью сельскохозяйственной авиации уже внесена аммиачная селитра на 2300 гектарах озимой пшеницы. Большие массивы посевов подкормлены в совхозах «Крымский», «Первомайский». Появились самолеты и над полями красноперекопских хозяйств. В колхозе «Страна Советов» с помощью авиации внесены удобрения более чем на двух тысячах гектаров озимой пшеницы.





ев. А внутри, рядом со специальным оборудованием, кислородные маски и парашюты.

Командир корабля В. Е. Скачков, летчик-миллионер, имеет допуск к полетам «один на один». Под стать ему и опытные «прирожденные крылатые метеорологи» — второй пилот Н. Г. Кошман, бортмеханик А. К. Ведерников и радист В. П. Бачных.

В салоне встреча еще с одним «пассажиром» — аэрологом. Обычно в этой роли много лет выступает А. С. Лаптева, но сегодня ее заменяет начальник авиаметеостанции Н. М. Беломаз.

Наш ЛИ-2 № 63833 берет разбег. Где-то на юго-западе возник новый циклон. Надо узнать все о надвигающейся буре. Я устраиваюсь поудобнее, чтобы не укачало, а мой сосед принимается за работу. Самолет сначала кружит над аэропортом. Николай Михай-

## Репортаж

аэролог, — солнце в светлом круге. Это явление «галло». Следовательно, выше нас 10-балльная облачность, там повышенная болтанка и тряска, так что лететь не рекомендуется.

Пилоты, повинаясь указаниям аэролога, быстро меняют курс. Покачиваясь, хожу от стенки к стенке. За одним иллюминатором прибор-коробочка уже покрывается льдом. Подлетаем все ближе к буре. Дыхание непогоды чувствуется. Болтанка, мгла, снегопад. А уж эти облака, ни зги не видно!.. Эх, разогнать бы их углекислотой вот из этой штучки, как делают летчики во время солнечного затмения по просьбе астрономов. Но — увы! — сегодня задачи иные.

Аэролог точно отмечает границы непогоды, направление движения, рассчитывает, когда ее можно ждать в Свердловске. А в родном городе и так не сладко. Посадочная полоса сливается с белым настоем. Проскочим мимо? Нет. Летчики с завидным мастерством сажают машину.

Благодаря воздушным разведчикам пилоты могучих лайнеров всегда знают, на какой высоте лучше лететь. Безопасность полета гарантирована.

В. ЗАЙЦЕВ.

На снимке: экипаж самолета-зондировщика перед стартом.

Фото автора.

## Растут ряды разрядников

На днях закончились соревнования шахматистов первого этапа на личном первенство по шахматам в Свердловском объединенном подразделении. В шахматном турнире приняли участие представители ЛЭРМ, служб движения и связи.

К финишу три участника соревнований достигли одинаковых результатов: по 12 очков из 14 возможных. Это — Ф. Шатанов, А. Громов и А. Бойков. Они и поделили между собой все призовые места.

Высокое мастерство показали также участники турнира Хабибуллин, Чернышев и Голев.

Основным положительным результатом проведенных шахматных соревнований явилось то, что пополнились ряды наших шахматистов новыми спортсменами-разрядниками.

**Н. ЕВСЕНКО,**  
и. о. инструктора физкультуры Свердловского объединенного подразделения.

## СКОЛЬКО раз в Свердловском аэропорту на мой нетерпеливый вопрос: «Ну как, сегодня полетим?» отвечали стандартным: «Нет, потому что погода хорошая». Но, наконец, когда за окном мела метель, я получил долгожданное «добро».

# САМОЛЕТ ИЩЕТ БУРЮ

Не удивляйтесь такому обороту дела. Ведь мне разрешили лететь на необычном, метеорологическом самолете-зондировщике.

Этот корабль пятого океана отправляется в путь, когда все остальные самолеты

предпочитают «тихую гавань». Он летит в дождь и снег, в бурю и туман, в ветер и грозу. Он летит в сильный гололед, и тогда его приходится обливаться на земле горячей водой со спиртом, чтобы сбить наросты прозрачного панциря.

С виду это обыкновенный серебристый ЛИ-2. Вот разве выставляющиеся наружу трубки приборов и пристроенные на крыльях метеорографы отличают его от своих собрать-

лович в полном смысле этого слова дегустирует облака. Перед ним заборник облачных капель. Но сегодня, к счастью, попадают крупные кристаллы. Выходит, тучам жить недолго. Обнадеживающая радиограмма немедленно посылается на землю для сведения командиров ТУ и ИЛов, что пойдут вслед за нами.

Самолет ложится на курс. Направление — Челябинск. «Смотрите, — показывает мне

## Эпизод в редакции

### Приказ не выполнен

Ввиду отсутствия необходимой кабельной продукции связисты Свердловского объединенного подразделения не могут установить в срок диспетчерские пульта и другое оборудование.

Приказом начальника Уральского управления работники ОМТС обязаны были еще до 15 августа 1964 года обеспечить связистов необходимыми монтажными материалами, но заявки удовлетворены не более чем на 10 процентов. При таком снабжении реконструкцию КДП связистам не закончить и в 1965 году.

**П. ХВОРОСТОВ,** начальник связи аэропорта Кольцово.

25 июня последовал приказ из Уфы послать на фронт несколько экипажей с самолетами. После отправки экипажей на фронт в технической службе аэропорта осталась авиатехник Вараксин и 2 авиамоториста. А я был назначен и. о. инженера подразделения. На оставшиеся самолеты была очень большая нагрузка, нам приходилось обслуживать целых четыре области Урала. Мы

гателей по отработке ресурса и продлять срок службы моторов с разрешения командования авиагруппы. Нередко нам приходилось самим реставрировать детали: поршневые кольца, отработавшие срок службы, наваривались в стыках и ставились на двигатель для того, чтобы продлить его работу хотя бы часов на 50. В ремонте агрегатов особенно отличался А. Г. Зюзов.

ничивалась только работой на производстве. Мы все, как один, принимали участие в подписке на государственные займы и сразу же жертвовали внесенные деньги в фонд помощи фронту.

В 1943 году было вновь создано Уральское управление ГВФ, а в нашем аэропорту организовано звено самолетов ЛИ-2. Таким образом, сфера деятельности нашего подразделения значительно расширилась. Наши самолеты связали Урал с Москвой, Куйбышевым, Новосибирском и другими городами страны. Помощь фронту от уральских авиаторов стала более ощутима. В 1944 году группе наших авиаторов, в том числе тт. Широковой, Халимонову, Деманеву, Вараксину и мне были вручены ордена и медали Советского Союза.

Непосредственно участвовали в боевых операциях на фронтах Отечественной войны авиаторы нашего подразделения тт. Ботов, Зубоков, Екимов, Макиров, Петухов и многие другие. Большинство из них вернулось после войны в свое подразделение и трудится в нем по настоящее время.

**С. УСТЮЖАНИН,**  
сменный инженер ЛЭРМ второго Свердловского объединенного подразделения.

### Как в басне...

была выслана спецмашина за авиационным маслом. Когда мы прибыли на склад, масло в шланге, видимо, застыло и все усилия закачать его в цистерну оказались напрасными.

Казинцев, узнав, что масло не закачивается, разгневался, стал осыпать меня и приехавшую со мной работницу службы ГСМ Уктусского аэропорта тов. Дееву оскорблениями.

Пришлось самим разогревать шланг, чтобы слить из него застывшее масло. На эту операцию ушло времени не меньше, чем на проезд от Кольцово до Уктуса и обратно.

**И. КУВАЛДИН,**  
шофер масловоза Уктусского аэропорта.

### ТО ЛИ БУДЕТ, ТО ЛИ НЕТ...

Когда едешь за горючим из Уктуса на склад ГСМ аэропорта Кольцово, всегда беспокошься: то ли привезешь обратно бензин, то ли нет.

Между тем, выезжая из своего автохозяйства, мы обычно информируем своими руководителями, что договоренность об отпуске горючего имеется с начальником склада тов. Казинцевым и инженером по ГСМ тов. Малининым. К примеру, 18 февраля 1965 года такая договоренность якобы была, а нужного сорта горючего мы в Уктус не привезли.

Пора бы начальником складов ГСМ двух аэропортов — Казинцеву и Русакову (Уктус) — договориться между собой и не гонять автомашины порожняком.

**А. ЛАПТЕВ,**  
шофер второго Свердловского подразделения.



## ВСЕ ДЛЯ ФРОНТА

Первый день войны я и многие мои товарищи по работе встретили будучи в однодневном доме отдыха «Шарташ». Во второй половине дня радио донесло до нас сообщение о вероломном нападении фашистской Германии на нашу страну. Все отдыхающие устремились кто домой, кто по своим предприятиям. Вечером 22 июня личный состав Уктусского транспортного подразделения и аэропорта собрался на митинг. С этого дня все мы перешли на казарменное положение.

Технический состав повторно проверял каждый самолет под руководством инженера подразделения тов. Китина. В это время я работал старшим авиатехником санитарного звена. Мы особенно тщательно готовили материальную часть, так как знали, что скоро последует приказ о вылете на фронт. В начале войны наш отряд располагал старыми самолетами.

возили врачей, медикаменты, грузы для военных заводов.

Особенно тяжело нам пришлось работать в пору первой военной зимы. Подогревателей не было, приходилось самим изобретать средства подогрева. Мы отремонтировали все старые паяльные лампы и передали летчикам на борт для подогрева двигателей на точках, так как там техсостава не было.

Очень ответственным было ежедневное задание по зондированию погоды. В сутки производилось два вылета. Стоило не выполнить один из таких полетов, как затруднялось движение тяжелых кораблей в сторону фронта. В период между полетами по зондированию самолет использовался для переброски грузов на военные заводы.

Материальная часть была старая. Чтоб на утро выполнить задание, мы вынуждены были готовить самолеты ночью. Запасных частей не было. Приходилось делать контрольную переборку дви-

В августе 1941 года мне и Вараксину удалось восстановить самолет ПО-2, который был списан по непригодности. Дни и ночи на восстановлении этого самолета вместе с нами трудился начальник самолетного цеха ремпредприятия тов. Бажанов.

Очень трудно решался в то время вопрос с кадрами. Приходилось принимать на работу подростков 14—15 лет. Так, например, на работу к нам в первый год войны пришел Н. Чирков, ныне старший авиатехник-бригадир, тов. Михайлов, ныне авиатехник, и многие другие.

Помощь фронту не огра-



Свердловск-20,  
аэропорт Уктус.  
Б2-05-21, доб. 1-96.

Редактор Р. ЛАПИКОВ.

НС 15 160. Заказ № 2004.

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