

Съезду партии — наш ударный т р у д

Авиатор УРАЛА

ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА УРАЛЬСКОГО
УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ И ТЕРКОМА
ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

№ 22 (1520). СУББОТА, 2 АПРЕЛЯ 1966 г. Год издания XXIV

ЧЕЛЯБИНСК

В дни работы съезда авиарботники Челябинского объединенного подразделения работают исключительно четко и организованно. В день открытия партийного форума руководители полетов В. А. Бакланов и П. М. Кононенко, несмотря на сложную обстановку, обеспечили ритмичную работу по приему и выпуску 17 тяжелых кораблей.

Работники ЛЭРМ, возглавляемые коммунистом И. Н. Андреевым, проводили техническое обслуживание быстро и качественно.

В честь XXIII съезда КПСС в летных коллективах, на участках ЛЭРМ прошли митинги, было организовано прослушивание московских радиопередач, посвященных съезду.

Б. НАХИН,
замполит.

ПЕРМЬ

В ходе предсъездовского соревнования коллектив авиарботников Пермского объединенного подразделения достиг новых трудовых успехов. По предварительным данным производственный план I квартала 1966 года выполнен к 28 марта по пассажирообороту, выручке, приведенным часам и другим показателям.

КУРГАН

Авиарботники Курганского подразделения, встав на трудовую вахту в честь XXIII съезда КПСС, брали на себя повышенные обязательства. В канун съезда из Кургана пришла радостная весть: к 25 марта коллектив подразделения выполнил предсъездовские обязательства по всем основным показателям.

За пятилетие перевозки пассажиров воздушным транспортом увеличатся в 1,8 раза. По тюменской авиагруппе они возрастут примерно в 2—3 раза. Еще больший объем перевозок предстоит нашему авиаподразделению.

На открытом партийном собрании сургутские авиаторы обсудили проект предстоящего развития народного хозяйства.

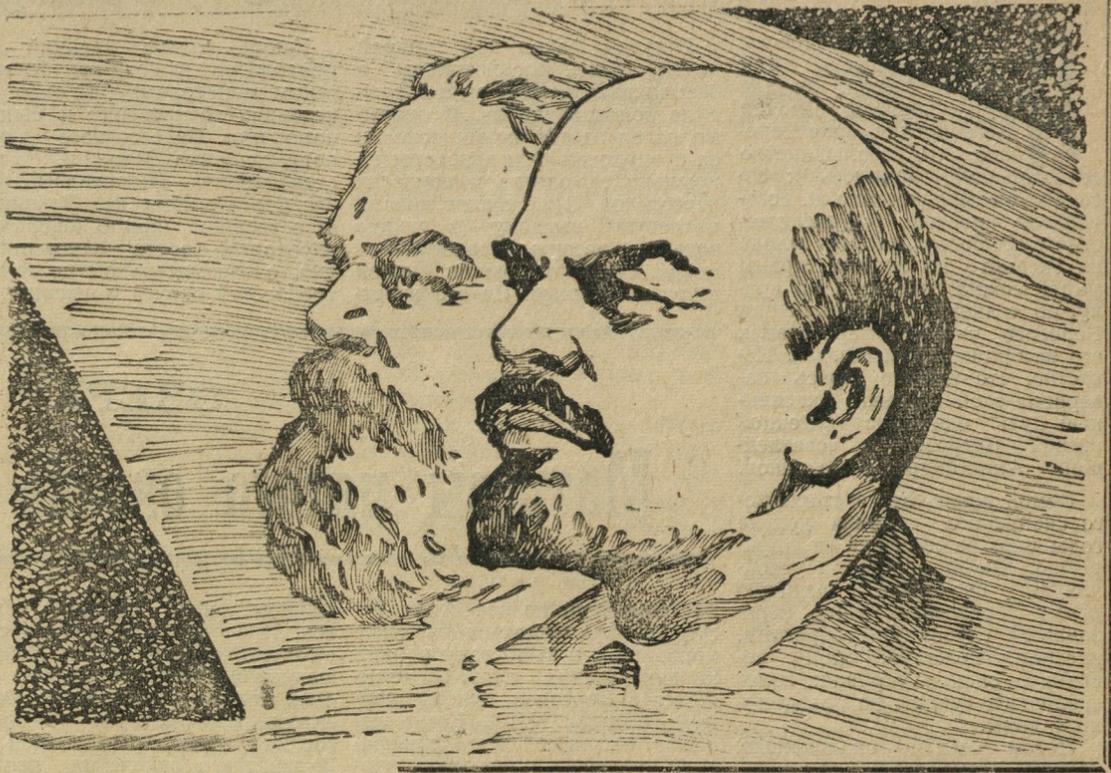
Истекший год наш коллектив завершил получением 200 тысяч рублей сверхплановой прибыли. Большая часть этой суммы пойдет на материальное поощрение лучших людей, строительство объектов культурно-бытового назначения.

В первом году пятилетки мы планируем добыть 1,3 миллиона рублей прибыли. Рентабельная работа — это прежде всего четкая и продуманная деятельность всех звеньев нашего хозяйства. Возьмем расписание. В некоторые мелкие населенные пункты планируется слишком много рейсов. Это неоправданно. Думаем в бли-

жайшее время часть рейсов отменить, а самолеты использовать на других маршрутах.

Сделанное нашими авиатехниками временное помещение для технического обслуживания машин уже не отвечает возросшим объемам работ. В текущем году будет построено новое капитальное кирпичное здание. Здесь не только улучшатся условия работы, но и представится возможность самим изготовлять многие детали для ведения ремонта.

Сургутчане, может быть, обратили внимание на самолет АН-2 необычной расцветки. Его корпус выкрашен в желтый цвет, низ фюзеляжа — в синий. На хвостовой части нарисован красный флаг гражданского воздушного флота. Эту машину по нашему заказу специально переоборудовали для перевозки пассажиров. Сидят они теперь не на металлических откидных скамьях, а на мягких креслах. Намечено переоборудо-



УРАЛЬСКОЕ НЕБО В ПЯТИЛЕТКЕ

Наш корреспондент обратился к начальнику политотдела Уральского управления гражданской авиации Василию Ивановичу Большакову и задал ему несколько вопросов о новом на трассах уральского неба в ближайшей пятилетке.

— КАКИЕ НОВЫЕ МАРШРУТЫ БУДУТ У НАС НА УРАЛЕ?

— Уже в этом году на ИЛ-18 откроем через Свердловск новые рейсы из Тюмени на Симферополь и Сочи. От Челябинска протянется трасса на Куйбышев—Ростов—Адлер, а также на Куйбышев—Харьков—Киев и на восток Омск—Новосибирск. Южноуральцы смогут летать и по новой линии Ростов—Симферополь. Нынче на комфортабельных самолетах АН-24 смогут летать магнитогорцы — в Москву и Уфу. Две новых линии откроются на целую — от Свердловска до Петропавловска в Казахстане и на Кокчетав. Здесь будут курсировать самолеты ЛИ-2. Они же станут летать по курсу Тюмень—Уфа.

— КАКИЕ НОВЫЕ САМОЛЕТЫ ПОЯВЯТСЯ НА НАШИХ ТРАССАХ?

— В этом году будем получать самолеты АН-12. Эти

воздушные «тягачи» могут перевозить тракторы, бульдозеры, автобусы, крупные трубы. Они предназначены для работы зимой на Севере. Поступят и новые вертолеты В-2 и В-8. Значительно пополнится парк ИЛ-18, АН-24 и вертолетов МИ-6.

— КАК УЛУЧШИТСЯ ОБСЛУЖИВАНИЕ АВИАПАССАЖИРОВ В СВЕРДЛОВСКЕ?

— К 50-летию Советской власти в Кольцовском аэропорту решено сделать пассажирский павильон. Его пропускная способность 750 человек в час. К этой же дате намечено построить городской аэровокзал. Он разместится в первом этаже 14-этажного здания по улице Я. Свердлова (близ «Космоса»). Площадь его — 1 240 квадратных метров. Новинка здесь не только автоматические двери. Весь багаж по автоматическому транспортеру будет поступать на склад. Без всяких хлопот пассажиры, летящие по лю-

В беседе с нашим корреспондентом

бым направлениям, будут получать чемоданы уже в пункте прибытия.

— УВЕЛИЧАТСЯ ЛИ СВЯЗИ С КРАЙНИМ СЕВЕРОМ — НЕФТЯНЫМ РАЙОНОМ ТЮМЕНСКОЙ ОБЛАСТИ? ВОЗРАСТЕТ ЛИ, В ЧАСТНОСТИ, ПРИМЕНЕНИЕ ЗДЕСЬ «МАЛОЙ» АВИАЦИИ?

— За минувшую семилетку объем перевозок по Тюменской области увеличился в 12 раз. Наши пилоты возят оборудование геологам и нефтяникам, стройматериалы, рыбу. В северных районах за пятилетку должно быть построено шесть аэропортов — в Сургуте, Ханты-Мансийске, Березово, Урае и Нижне-Вартовске. И за пятилетку в крае нефтяной целины работы, конечно, прибавится. Вертолеты по-прежнему основные помощники геологов и нефтяников. В 1967 году на Тюмень начнет курсировать комфортабельный лайнер ИЛ-18.

Заканчивая беседу, хочется отметить, что за минувшее семилетие наши авиаторы перевезли 8 миллионов 500 тысяч пассажиров. А на пятилетку эта цифра намного больше — 13 миллионов 872 тысячи путешественников. Кроме того, доставим 49 тысяч тонн почты и 380 тысяч тонн грузов. Немало делается для наших летчиков. Намечено сдать 20 тысяч квадратных метров жилья.

КРЫЛАТЫЕ ПОЧТАЛЬОНЫ

30 марта с летного поля Уктусского аэропорта стартовали три самолета АН-2. На борту их находились газеты с материалами первого дня работы XXIII съезда КПСС.

Доставить почетный груз в Ивдель, Алапаевск, Серов и другие отдаленные города Свердловской области было поручено экипажам, где командирами коммунисты В. А. Савичев, Н. Г. Гризленко, Д. И. Мухачев.

Курс — на рентабельность

Наш коллектив принял обязательство выполнить годовой план по всем показателям к 25 декабря. Досрочное осуществление задания 1966 года будет первым нашим шагом по претворению в жизнь пятилетки сургутских авиаторов.

Сейчас трудно предугадать, с какими центрами страны будет связан прямым воздушным сообщением Сургут. Ясно одно, что количество междугородных рейсов возрастет в несколько раз. В недалеком времени уже намечается открытие прямого воздушного рейса Сургут—Москва.

Наш коллектив принял обязательство выполнить годовой план по всем показателям к 25 декабря. Досрочное осуществление задания 1966 года будет первым нашим шагом по претворению в жизнь пятилетки сургутских авиаторов.

Г. ШУТОВ,
заместитель командира
подразделения по политчасти.

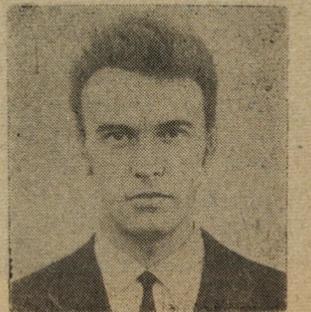
Полку командиров прибыло

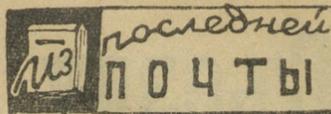
Хорошая в Аэрофлоте есть традиция: пополнять ряды летчиков за счет лучших представителей рабочего класса. Вот и в Березовском объединенном подразделении трудятся и совершенствуют свое мастерство многие пилоты, пришедшие в авиацию от станков и верстаков.

Слесарем-сборщиком начинал свой трудовой путь Николай Нелидов, ныне командир самолета АН-2.

В канун XXIII съезда КПСС стал командиром вертолета МИ-4 бывший электросварщик Челябинского завода дорожных машин Владимир Худяков.

На снимке: командир вертолета МИ-4 В. Худяков и командир самолета АН-2 Н. Нелидов.





Если бы не командир...

Нас, пассажиров, прибывших в Кольцово 20 марта рейсом № 135 из Москвы и следовавших на Тюмень, было пятеро. Самолет приземлился глубокой ночью — в 1 час 20 минут. Дежурный диспетчер отдела перевозок заверил нас, что ближайший рейс на Тюмень будет выполняться в 5 часов 30 минут.

Однако через некоторое время радио известило: приготовиться к посадке на самолет, следующий до Тюмени. Все наши попытки зарегистрировать билеты на этот самолет не увенчались успехом. Администрация аэровокзала в один голос утверждала, что мест нет. И лишь вмешательство командира самолета тов. Бочарова, предостерегло вылет самолета с неполной загрузкой. Оказалось, что даже после нашей посадки в самолет в пассажирской кабине остались свободные места. Работникам отдела перевозок просто, видимо, не хотелось утруждать себя оформлением документов.

Н. КОВАЛЕНКО.

ПОМНИТСЯ, еще совсем недавно — шесть или семь лет назад, когда в кругу пилотов заходил разговор о поселке Березово, то большинство воспоминаний сводилось к сосвинской селедке. Что ж, сосвинской сельдью, идущей с местного рыбоконсервного завода на экспорт во многие страны мира, можно гордиться по праву, но я лично при упоминании Березово чаще интересовался его историческим прошлым. Известно, что именно здесь завершил свой дерзкий жизненный путь один из «птенцов гнезда Петрова» — «светлейший» Александр Меньшиков.

Зимой жизнь этого старинного сибирского поселка долгие годы шла размеренно и привычно. Яркий колорит в устойчивую, несколько ленивую дрему березовских улиц, изрезанных глубокими оврагами, вносили, пожалуй, лишь собачьи и оленьи упряжки, залетающие из тундры по праздничным дням.

Летом самым оживленным местом становилась пристань. Гудки пароходов будоражили всю округу.

Аэропорт Березово в те годы, как и весь поселок, жил неторопливо и размеренно. Летом на его акватории «паслись» два-три гидросамолета, зимой эти же «вездеходы» тундры «переобувались», становясь на лыжи. У края взлетно-посадочной полосы, утопая в сугробах, подслеповато поглядывали в небо два-три крохотных домика, в которых с трудом размещались работники аэропорта и метеостанции. Если за день удавалось перевезти два-три десятка пассажиров, то день считался очень удачным.

Мало кто из местных жителей замечал, что с некоторых пор на улицах поселка стали все чаще появляться незнакомые увешанные рюкзаками и ящиками с инструментом парни. Они, к удивлению старожилов, уходили в тундру без ружей и капканов и возвращались, не принося добычи. И лишь когда недалеко от поселка взметнулся в небо первый газовый факел, стало ясно, что скованная вечной мерзлотой земля таит в себе столько тепла, сколько надо, чтобы дать этому краю новую жизнь и новую славу.

Голубой факел над тундрой подал сигнал, по которому в безмолвные доселе места хлынула большая жизнь. И первыми вслед за геологами понесли ее в верховья Оби авиаторы на крыльях самолетов и лопастях вертолетов. С их трапов начали массовую высадку в тундре новые десанты разведчиков недр. Аэропорт зажил новой кипучей жизнью. На его взлет-

каких только заданий не приходится выполнять березовским авиаторам! В одно из недавних воскресений я был у командира Березовского авиационного подразделения Михаила Константиновича Шаповалова. Он здесь всего полгода. Разговор, естественно, шел о хозяйстве аэропорта, о его завтрашнем дне, о стремительном росте потребностей округа в авиации. В

главном упор в конце первого квартала 1966 года был сосредоточен на вывозке грузов. При дневной норме 16—17 тонн березовские авиарботники в иные дни перевозили до 22 тонн и одновременно обеспечивали ежедневную отправку 250—270 пассажиров.

Неудержимо растут в аэропорту Березово пассажирские перевозки, особенно с осени прошлого года, когда 6 ноября впервые на аэродроме совершил посадку рейсовый самолет АН-24.

В настоящее время Березово — это крупный узел воздушных дорог, располагающий большим парком самолетов и вертолетов, выростивший кадры замечательных летчиков. Среди матросов пятого океана, работающих в Березово, немало ветеранов аэропорта, таких как Р. А. Веселов. Николай Андреевич Алексеев начал работать в аэропорту диспетчером службы движения, сейчас он командир летного коллектива. Стали старожилами аэропорта летчик Дарвин Абдуллинович Абдуллин, ныне секретарь парторганизации, заместитель начальника аэропорта по движению Михаил Николаевич Чайников, командир вертолета МИ-4 Николай Николаевич Бабинцев.

В. СИБИРЕВ.

ОЧЕРК
Матросы пятого океана

но-посадочной полосе стали регулярно приземляться тяжелые корабли. А в 1960 году в один из декабрьских дней на базировку в Березово прибыл первый вертолет МИ-4. Когда лопасти несущего винта прекратили вращение, с подножки вертолета спрыгнул молодцеватый летчик. Это был командир вертолета Рудольф Анатольевич Веселов. С того памятного дня продолжается поньше его трудовая вахта в небе Березово. Тысячи тонн груза, многие сотни людей перевез он в самые отдаленные уголки тундры. Можно без преувеличения сказать, что немалая доля в успехах геологоразведчиков, открывших нефть Шаима и пунгинский газ, принадлежит Рудольфу Анатольевичу. Вот, к примеру, недавний случай.

Из Тальи (район Приполярного Урала) пришла тревожная радиogramма: группа Саранпаульской экспедиции в результате бурана оказалась отрезанной от базы. Продукты на исходе. Среди геологов есть больные... Короче, нужна срочная помощь вертолетчиков. Кому поручить задание? Разумеется, Веселову. Так решил летный командир и не ошибся. Полет проходил в невероятных условиях, но экипаж действовал четко и слаженно. Отлично работали навигационные приборы. В 9 час. 30 мин. вертолет взял курс на Талью, а в 13 час. 24 мин. на столе командира подразделения появилась радиogramма: «Задание выполнено».

кабинет вошел молодой человек. Представился: заместитель начальника узла связи Доброленский. Что его привело в день отдыха к авиаторам? Оказалось, при проверке инкассаторской сумки, доставленной из Пунгинского отделения связи, обнаружена денежная недостача. Срочно нужен вертолет.

Главное в работе авиации, конечно, не эпизодические полеты, о которых упоминалось выше, а повседневные, напряженные трудовые будни, наполненные с восхода и до захода солнца перевозками пассажиров, грузов, почты, обслуживанием газовых промыслов, экспедиций и строек.

Коллектив летчиков, техников, движенцев и работников отдела перевозок трудится, что называется с полной вы-

Министры... без портфеля

Экипаж самолета АН-2 Березовского объединенного подразделения в составе командира В. А. Жеребятёва и второго пилота В. С. Попова был направлен на базировку для обслуживания нефтеразведочной экспедиции. Вылетая из аэропорта Березово, нерадивые авиаторы забыли штурманское снаряжение. Ну, с кем не бывает? Забыли и баста. Нарушение? Да. Им бы

честно признаться в проступке, но не тут-то было! Чтобы Жеребятёв с Поповым признали ошибку — увольте. Амбиция не позволяет.

Пытаясь скрыть допущенное нарушение, минуя непосредственных своих командиров, они дали ложный запрос в диспетчерскую службу движения о высылке им портфеля со штурманским снаряжением, якобы для обмена на имеющийся у них другой портфель.

Как и следовало ожидать, никакого портфеля у экипажа не было, что и подтвердилось в ходе проверки. Таким образом, полет от Березово до места базирования прошёл без штурманского обеспечения.

Несмотря на очевидную неопровержимость факта наруше-

ния, командир самолета Жеребятёв, «должным» образом проинструктировав своего подчиненного — второго пилота Попова, пытался извратить суть дела.

Причем нелишне заметить, что тенденция «наводить» тень на белый день» в поступках Жеребятёва проявляется не так уж редко. Вот совсем свежий случай. Подав рапорт об очередном отпуске, он сознательно удлинил количество положенных ему отпускных дней в расчете: авось не будут заглядывать в личное дело и дадут не 60 дней, как положено, а 90! Номер не прошел. Тогда Жеребятёв, ничуть не смутившись, спрятал в карман свой рапорт и написал новый.

С. ВЛАДИМИРОВ.

НАГРАДЫ ПОБЕДИТЕЛЯМ

Читатели нашей газеты уже знают, что команда Уральского управления завоевала звание чемпиона Аэрофлота. За успехи на лыжные члены команды В. Червяков, П. Расковалов, В. Мягков, Р. Соколов, А. Иванов, В. Бабин, А. Кочнев, а также представитель команды В. Кашафутдинов и инструктор физкультуры М. Горюкова приказом начальника управления награждены ценными подарками.



ВОЗВРАЩЕНИЕ В НЕБО

МЫ ВОСХИЩАЕМСЯ силой современных турбовинтовых самолетов АН-12 и АН-24, вертолетов МИ-6. Каждый день их мощный гул слышится в тюменском небе. Они постоянно курсируют по дальним трассам, совершая рейсы на Север — к местам нефтепромыслов и строительства трубопроводов. Эти «воздушные атлеты» свободно перевозят на себе многотонные грузы — плети стальных труб, автомашины, оборудование, тракторы, сотни пассажиров. Они настолько освоились на северных трассах, что теперь кажутся незаменимыми помощниками покорителей нефтяной целины. Однако уже сейчас нужно искать новые, более эффективные средства транспорта для условий Западной Сибири. И эти поиски уже ведутся.

В Новосибирском проектно-технологическом институте недавно создан новый отдел — дирижаблестроения. Ученые и инженеры, которые в нем сгруппировались, задались задачей — создать летательные аппараты — дирижабли, которые незадолго сошли «со сцены» в тридцатые годы. В на-

стоящее время новосибирские конструкторы успешно работают над созданием первого дирижабля «Известия». Несколько дней назад в Тюмени побывали сотрудники этого института — главный инженер преркта дирижабля Давид Зальмович Бимбай и старший инженер проектно-технического отдела Николай Яковлевич Ермаков. Мы попросили их рассказать о судьбе их первенца, о перспективах дирижаблестроения.

— Недавно в нашем городе, — рассказывает Д. З. Бимбай, — состоялась I Всесоюзная конференция по использованию дирижаблей в народном хозяйстве. В ней приняли участие видные ученые, экономисты, работники авиационной промышленности. Мнение было единодушным: дирижабли должны вновь вернуться в небо,

на службу человеку. И факты убедительны. Экономисты подсчитали, что стоимость перевозки грузов на дирижаблях по сравнению с самолетами дешевле в 3—4 раза, а с вертолетами — в 10—12 раз. И это не последнее преимущество.

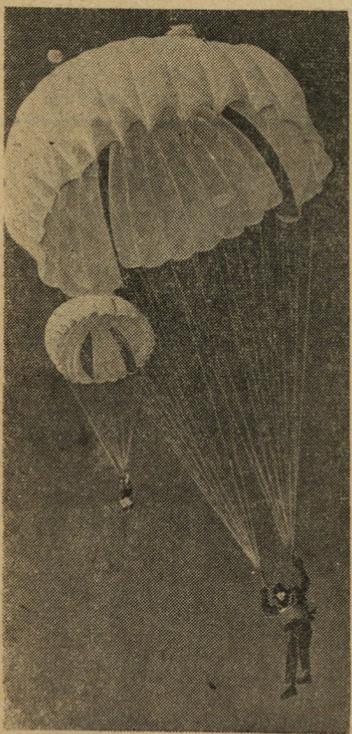
У многих укоренилось представление, что дирижабли — слишком тихоходный транспорт. Это далеко не так. По нашим подсчетам, эти летательные аппараты могут обладать скоростью 100—150 километров в час. Грузоподъемность они тоже не ограничены. На их «борту» можно перевозить крупногабаритные грузы — буровые установки в собранном виде, жилые дома, крупнопанельные блоки, трубы для нефтяных магистралей, секции рельс для строителей железных дорог...

С развитием дирижаблестроения в удаленных северных районах можно создавать специальные воздушные ретрансляторы. Эту роль выполнят аэростаты. Телепередачи из Тюмени смогут причитать в самых крайних пунктах Севера.

Когда это «скоро»? Когда в воздух могут подняться первые дирижабли? На этот вопрос ответил инженер Николай Яковлевич Ермаков:

— Ждать этого события недолго. Буквально на днях мы будем защищать эскизный проект первого дирижабля. Теперь дело за тюменцами. Боевое крещение дирижабля будет проходить в Тюменской области, поэтому работники «Главтюменьнефтегаза» должны оказать нам поддержку, как говорится, одеть чертежи в металл.

В. ДИМОЧКИН.



Нам адрес и телефон

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

Редактор Р. ЛАПИКОВ. НС 15568. Заказ № 2495. Тип. изд-ва «Уральский рабочий», Свердловск, пр. Ленина, 49.