

**М**Ы ЛЕТИМ в Сургут, «нефтяную столицу» севера Тюменской области, в места, где сейчас ключом бьет жизнь, к строителям и нефтяникам, геологам и рыбакам. Мы — это участники агитполета, посвященного выборам в Верховный Совет СССР, полета, организованного Уральским управлением гражданской авиации и редакцией газеты «Авиатор Урала». Мы «везем» с собой лекции, большой концерт. Первого июня бригада наша вылетела с Кольцовского аэропорта. Впереди — Сургут, Тюмень, Курган, Челябинск...

Самолет, покачиваясь, плывет над тайгой, над жилками рек, озерами. Куда ни глянь — до самого горизонта лес, лес... Где-то впереди в таком же месте, на самом берегу Оби, стоит Сургут, всего десять месяцев назад ставший городом.

В одном из старых энциклопедических словарей, изданном еще в 1901 году, о Сургуте есть такая справка: «Улиц много, они не замощены, летом порастают травой. Жителей 1300. Жилых домов 180...»

Долго жил Сургут так. И вдруг крутой поворот сделала его жизнь.

**В** КАНУН XXII съезда КПСС первая же скважина, пробуренная новой экспедицией, дала нефть. С того времени 19 месторождений открыто в районе Сургута, на карте один за другим стали появляться новые поселки геологов и нефтяников, такие как Правдинск. Даже предварительные подсчеты привели к поразительным результатам: запасы нефти на севере Тюменской области, безусловно, самые крупные в мире, а открытие — самое удивительное в истории, его называют даже «явлением века».

Теперь от нефтяных месторождений строится нефтепровод Усть-Балык—Омск. В этом году уже должно быть проложено 260 километров труб. Сооружается железная дорога Сургут—Тюмень. В прошлом году по рекам на Омский нефтеперерабатывающий завод отправлены первые 500 тысяч тонн жидкого золота. Нынче эта цифра возрастет до 1100 тысяч тонн.

Сооружают нефтепровод в числе других организаций и старые знакомые свердловчан — строители газопровода Бухара — Урал, и на трассе немало парней, закончивших свердловские технические училища...

**С**АМОЛЕТ снижается, вот он уже заходит на посадку, бежит по взлетной полосе и, наконец, смолкает рев двигателей. Мы на сургутской земле. Странно, но Сургут в июне ничуть не похож на северный город. Здесь жарко. Термометр показывает выше тридцати. Всюду желтый песок — на аэродроме, на улицах, на берегу Оби. Дунет ветер, и песчаная пыль поднимается в воздух. Песок забирается за ворот, скрипит на зубах... Все, что за границами Сургута, здесь называют

деталей, изготовленных в Свердловске. Нынче запланировано построить еще несколько таких пятиэтажных зданий. В пейзаж Сургута вписались ажурные башенные краны строителей.

**П**ЕРВОЕ выступление нашей агитбригады — в клубе рыбоконсервного комбината. Концерт идет не очень ровно, но слушатели явно не избалованы и принимают каждый номер громом аплодисментов. Конечно, мы понимаем, что хорошо в выступлении и что плохо. И первый концерт потом обсуждается всеми горячо, проводится детальный разбор. Там же, в Сургуте, бригада выступила перед нефтяниками, авиаторами, в городском Дворце культуры. И снова — в самолет. Наш маршрут продолжается...

Опять внизу тайга. Но уже

## РЕПОРТАЖ

# НА ТРАССЕ АГИТПОЛЕТА

«Большой землей». В районной газете рабковские посты строителей критикуют авиаторов — вовремя не подоспели вертолеты, самолеты. Для сургутян это привычно так же, как для нас, скажем, нехватка на стройках автомобилей. Да, вертолеты, неутомимые труженики Севера самолеты АН-2, — это порой единственный транспорт, единственная связь с базами. В домах Сургута — электричество, но это от временных электростанций. В те дни, когда мы были в городе, свердловские специалисты из Уральского отделения института «Теплоэлектропроект» и треста Уралэнергострой выбирали место для сооружения Сургутской ГРЭС. В ближайшие годы начнется эта важная стройка.

Сургут — маленький деревенный городок. Но он быстро растет, причем его новые районы начинались с палаток и землянок. В поселке геологов собираются два первых крупнопанельных дома, кстати, из

не та зеленая пустошь. Различаешь просеки, черную ниточку нефтепровода, а воображение добавляет грохот экскаваторов, вездеходов, трубокладчиков, шум большой стройки. Да, там под самолетом, идет бой, бой с тайгой за жидкое золото, так нужно стране.

**П**РЯМО в самолете, не торопясь, агитколлектив готовится к выступлению в Тюмени. Григорий Павлович Киселев, заведующий кабинетом партпросвещения, наш лектор-международник, просматривает свежие газеты. Толя Меньшиков и Володя Ширяев — пилоты из Тюмени, ведущие концерт, ворошат арсеналы басен, частушек, сатирических стихов. Придется выступать, так сказать, на родине и хочется, чтобы все было как можно лучше. Александр Степанов — композитор и в полете не расстается с баяном. Василий Иванович Музыченко — шофер аэропорта в Перми, иллюзионист, показывает что-то



ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

№ 39 (1537).

СРЕДА, 15 ИЮНЯ 1966 г.

Год издания XXIV

Ивану Михайловичу Красулину, инструктору политотдела Уральского управления гражданской авиации, Николаю Петрову, помощнику начальника политотдела по комсомолу, стекались отзывы: «отличный концерт», «спасибо за выступление»...

Агитполет финишировал в Свердловске. Позади — три тысячи километров, на концертах и лекциях о международном положении, о выборах в Верховный Совет СССР, о XV съезде комсомола побывало около 10 тысяч избирателей. И в далеком Сургуте, и в Тюмени, Кургане, Челябинске надолго запомнятся выступления агитколлектива — песни Вани Драганова, Саши Латышева, и почти профессиональное искусство Василия Ивановича Музыченко, и взволнованный рассказ Тамары Назаровой — работницы Челябинского аэропорта — о боцмане Бакуте и его приемной дочери, итальянской девочке, ставшей певицей... А нам не забыть рыбаков, нефтяников, геологов Сургута и авиаторов Тюмени, рабочих «Кургансельмаша» — отзывчивых, внимательных слушателей, и великолепную галерею — мальчишек, на каждом концерте неизменно занимавших последний ряд...  
**С. БЫДАНЦЕВ.**



## КОНЦЕРТЫ

### ДЛЯ ИЗБИРАТЕЛЕЙ

Наша концертная бригада самодеятельных артистов в дни выборов в Верховный Совет СССР дала на избирательном участке два концерта. На них присутствовало около тысячи человек.

Особым успехом пользовались у зрителей солисты Валерий Есян и Толя Сенюк, юная танцовщица Наташа Музыченко.

Громом аплодисментов встречали избиратели выступления «артистов из народа».

**В. МУЗЫЧЕНКО,**  
руководитель  
самодеятельного  
коллектива Пермского  
подразделения.

## ЗДРАВСТВУЙ, ЛАГЕРЬ!

Около 200 ребят, детей свердловских авиароботников, выехало на днях в свой пионерский лагерь «Красная горка». В первых числах июля готовятся к отправке в свой новый лагерь «Лайнер» дети тюменских авиароботников.

## НАЗЕМНЫМ СРЕДСТВАМ И СТРОИТЕЛЬСТВУ — ПОВСЕДНЕВНЫЙ КОНТРОЛЬ

На днях в Свердловске состоялось трехдневное совещание работников наземных служб управления. Участники совещания обсудили вопросы об итогах работы наземных служб за 1965 год и пять месяцев нового года. Кроме того, рассмотрели задачи по усилению совершенствования методов работы наземных служб в области капитального строительства, эксплуатации зданий, сооружений, средств механизации, снабжения гсм, обеспечения охраны объектов и пожарной безопасности.

Особое внимание на совещании было уделено вопросам предотвращения поломок авиационной техники на земле, качеству заправки самолетов, бесперебойной эксплуатации аэродромов и светосредств.

С докладами на совещании выступили начальники отделов и служб управления: И. В. ЧЕРКАС (окс), А. А. ЧИБИСОВ (онс), А. И. КУРД (ОМТС), Б. В. ЗАВГОРОДНИЙ (ОГСМ), А. С. КУЧЕРОВ (медсанслужба) и командир отряда ВОХР тов. ОРЛОВ.

**И**ЗВЕСТНО, что от работы наземных служб во многом зависит успешное обеспечение безопасности и регулярности полетов, а также выполнение плана авиалесооза. Сейчас в наших коллективах развернулось соревнование в честь 50-летия Советской власти.

Как никогда, сейчас, в летнее время, мы обязаны организовать воспитательную работу с личным составом, максимально использовать все ресурсы и резервы для успешного претворения в жизнь наших планов. В этой связи следует больше внимания уделять подготовке водителям. Нужно поду-

мать о взаимозаменяемости водителей спецмашин, чтобы использовать их на снегоуборочных машинах и механизмах в зимнее время, в случае закрытия аэродромов из-за снегопада и обледенения.

Необходимо в кратчайшие сроки радиофицировать головные спецмашины, используемые на аэродромах, больше внимания уделить подготовке личного состава. Начальнику Магнитогорского аэропорта тов. Кузнецову и начальнику Тюменского аэропорта тов. Скворцову следует серьезно заняться комплектованием личного состава и техники по эксплуатации новых объектов в зимнее время. Следует также решить вопрос о размещении пассажиров и

## НАСУЩНЫЕ ЗАДАЧИ

На совещании выступило 26 представителей подразделений. Основными вопросами их выступлений были — обеспечение безопасности полетов, повышение регулярности воздушного движения и культуры обслуживания пассажиров. О сбережении зданий сооружений и наземной техники, а также капитальном строительстве говорил представитель Министерства гражданской авиации, заместитель начальника укса Ф. Г. Новиков.

В заключение на совещании выступил заместитель начальника УрУ ГА по наземным службам М. А. ТЕРЕНТЬЕВ. Он поставил задачи по успешному выполнению планов капитального строительства и капитального ремонта зданий, сооружений, обеспечению авиаГСМ северных портов Тюменской авиатрусы и усилению воспитательной работы с личным составом наземных служб.

Ниже мы публикуем изложение его выступления.

грузов, об освещении перронов и т. п.

Серьезную тревогу вызывает эксплуатация наземной техники в Кольцовском и Челябинском аэропортах. Там наблюдались случаи вывода из строя самолетов, небрежного отношения к обслуживанию авиационной техники. Поэтому следует тщательно изучить с личным составом руководящие документы министерства ГА и управления по этим вопросам. Необходимо провести каждому руководителю индивидуальную работу с водителями.

Нас волнует также вопрос качества гсм. Следует повседневно заниматься лабораторным и аэродромным контролем качества гсм, не повторять случаев,

какие наблюдались в Перми. Там старший инженер гсм тов. Добряков допустил заправку самолетов авиационным без предварительного анализа. Подобные случаи имели место в подразделениях Тюменской авиатрусы.

Мы не вправе мириться с таким фактом, когда среди руководящего состава наземных служб только 25 процентов имеют высшее образование, многие руководители не учатся. Спрашивается, как же могут они руководить личным составом, имея низкий уровень образования, как могут заниматься воспитательной работой?

У нас еще много нерешенных проблем. Мы должны уже сейчас проявить заботу об улучшении охраны самолетов и пожарной безопасности объектов.

Руководителям из Челябинского подразделения нужно сейчас, в летний период, хорошо подготовить грунтовую полосу для приема газотурбинных самолетов, чтобы не повторить ошибок прошлой зимы, когда наблюдался у них срыв регулярности полетов.

**В** ДИРЕКТИВАХ по новой пятилетке, утвержденных на XXIII съезде КПСС, особо подчеркивалось, что капитальное строительство должно находиться в центре внимания партийных органов. Их долг — направлять усилия коллективов на своевременный ввод в действие новых объектов, бороться с бесхозяйственностью и недоделками, всемерно под-

(Окончание на 2-й стр.)

(Окончание. Нач. на 1 стр.)

держивать трудовую активность и инициативу масс.

Эти вопросы в полной мере касаются и нас. Проблема строительства аэропортов и жилья в 1966 году в нашем управлении ставится наиболее остро. Дело в том, что по объему работ и разбросанности объектов мы находимся в весьма сложном положении. Поэтому все мы обязаны считать строительство своим партийным долгом.

Как известно, наше Уральское управление имеет самый большой план по строительству. Даже Тюменский и Магнитогорский аэропорты располагают планами строительства, превышающими планы некоторых управлений. Это, разумеется, налагает на нас большую ответственность, заставляет более рационально, по-хозяйски использовать средства, которые выделяет государство Аэрофлоту.

Однако стоит признать, что пока еще во многих подразделениях строительству уделяется слабое внимание. Если в службах перевозок идет борьба за каждого пассажира и ежедневно подводятся итоги работы, то этого нельзя сказать о строительстве. Декадный план, как правило, в подразделениях не контролируется. Это происходит потому, что командование считает строительство второстепенным делом.

Очень редко встретишь в соц. обязательствах коллективов

пункты по строительству и вводу объектов в эксплуатацию. А ведь эти важные вопросы в первую очередь должны находить свое отражение не только в обязательствах, но и в протоколах партийных, комсомольских, профсоюзных собраний. Причем на эти собрания следует приглашать руководителей и партийный актив подрядных и субподрядных организаций.

Нужно взять за правило:

еженедельно, непосредственно на объекте, проводить с подрядчиком совместные планерки по проверке выполнения комплексных графиков работ.

Следует помнить, что в этом важна и необходима помощь местных партийных и советских органов. Нужно не забывать, что в свое время в решениях партии по строительству подчеркивалось: успех будет достигнут тогда, если партийные органы на местах возьмут дело строительства в свои руки. Это в полной мере касается и первичных партийных организаций.

Стоит глубоко сожалеть, когда всем этим пренебрегают руководители некоторых подразделений. В результате неудовлетворительной организации строительства план пяти месяцев был сорван в Свердловском,

Челябинском подразделениях и в Тюменской авиагруппе.

Такое положение явилось следствием того, что некоторые руководители не осуществляли повседневного контроля за ходом строительства, практически самоустранились от руководства этим важным делом. Они не анализируют положения дел на объектах, не предъявляют дол-

## НАСУЩНЫЕ ЗАДАЧИ

жной требовательности к подрядным организациям, не мобилизуют работников на успешное выполнение плановых заданий.

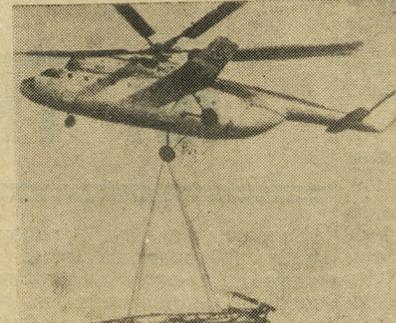
Все эти претензии мы адресуем тт. Збыковскому и Шмальцу из первого Свердловского подразделения, и о. командира Тюменской авиагруппы тов. Хохлову, начальнику окса и НО тов. Курегову, командиру подразделения тов. Тарелкину, начальнику строящегося предприятия тов. Вальковскому и другим товарищам, ответственным за строительство.

СМУ-8, возглавляемое тов. Созиновым, также не выполнило пятимесячного плана капитального строительства по объектам гражданской авиации. Несмотря на ряд указаний со стороны управления на многих объектах работы не начаты или ведутся очень медленными тем-

# Резервы — НЦ СЛУЖБУ ПРОИЗВОДСТВА

улучшить руководство строительством, предъявить более высокие требования подрядным организациям, нацелить строителей на успешное выполнение плановых заданий. Следует помнить, что строительство — важное звено нашего общего государственного плана.

**М. ТЕРЕНТЬЕВ,**  
заместитель начальника  
УрУ ГА по наземным  
сооружениям.



Турбовинтовые геликоптеры МИ-6 широко используются на Приполярном Урале. Они способны перевозить по воздуху буровые за сотни километров.

На снимке: вертолет МИ-6.

## По Аэрофлоту Пассажиры «ТУ» голосовали за Туполева

В Московском аэропорту Домодедово в день выборов в Верховный Совет СССР голосовали транзитные пассажиры, гости столицы, экипажи очередных рейсов. И самыми первыми избирателями оказались пассажиры воздушного лайнера ТУ-104, прибывшего из Владивостока.

Скорости пассажирского движения в авиации за последние годы резко возросли. ТУ-104 расстояние от Москвы до Хабаровска проходит меньше чем за 8,5 часа. Поэтому участники любого рейса успевали ко времени голосования прибыть в аэропорт.

Члены избирательной комиссии пилот Александр Кукута, бортпроводница Лидия Чаркина были в воскресенье свободны от полета.

Представители Подольского избирательного округа рассказывали избирателям об их кандидате генеральном конструкторе по авиационной технике Андрее Николаевиче Туполеве, за которого они голосовали тут же, в аэропорту.

СЕВЕРНАЯ весна внесла свои коррективы в жизнь строителей нефтепровода. Дорога жизни — зимник — стала непроходимой, сотни рабочих механизированных колонн и других подразделений, изрядное количество техники как бы очутились в плену у тайги и болот. Остался единственный вид транспорта — вертолет.

27 мая обычный трудовой день трассы на участке Салым—Демьянское. Накануне и рано утром руководители участков и колонн передали добрый десяток заявок на доставку продовольствия и других предметов первой необходимости, запасных частей для техники. С перехода через реку Салым сообщили, что срочно нужно прислать инженеров для приемки джокера, который находится под давлением.

Не менее важное поручение получил начальник партии изыскателей В. П. Воронков, он должен был сдать площадку для приема труб, которые предполагается доставить по Салыму.

На вертолетной площадке собрались машинисты экскаваторов и бульдозеристы, их срочно нужно отправить на 177-й километр. Здесь же очутились группа специалистов треста Востокнефтепроводстрой, кассир, руководители СУ-9 и других предприятий, подвезли горячее для землеройных машин и тракторов. Горячее — проблема номер

один, оно нужно так же, как хлеб, огромное количество техники простаивает: нечем ее заправить.

Десятки людей, немалое количество грузов, как всегда, были сосредоточены к 8 часам утра. Но первый вертолет № 39233 появился в Демьянске лишь в двенадцатом часу дня. Он обслуживает СУ-9. Летчик, не скрывая, рассказывает причины такого позднего полета. Из Увата, где стоят вертолеты, пришлось

работу одну землеройную машину. Только на одни сутки! Второй вертолет, № 35225, появился на базе строительства в 13 часов 15 минут. Он прибыл в распоряжение Г. И. Гурьева — начальника участка Уралнефтегазстрой, но машиной ему воспользоваться не удалось. Пользуясь тем, что командир вертолета особенно и не интересовался, что и когда нужно доставить на трассу, машину перехватили связисты. Участок 143 ки-

лометра срочно требовал радиостанцию. Вертолет вернулся из рейса в 15 часов. Хотя был еще и запас бензина и летчики могли бы слетать на 235-й километр, командир вертолета заявил:

— Улетаю в Тобольск, летное время у меня подходит к концу. — Но вы же обещали инженеров доставить на Салым? — спросили его. Тот отмолчался. Молодой летчик равнодушно взирал на десятки людей, ему было безразлично, что они вот уже вторую неделю живут здесь, бездельничают, хотя их на трассе ждут срочные дела.

Успеха не имел и Г. И. Гурьев, хотя он и доказывал, что полет на его участке займет всего 13 минут. Проработав менее двух часов, машина ушла обратно. Так в 15 часов закончился летный день. Теперь подсчитайте прямые убытки. Около 30 человек в этот день получили зарплату, не участвуя в труде, только за ожидание. Десятки тракторов, которые

строит лежневую дорогу, остались без горючего и не работали. На Салыме без продуктов остались изыскатели и т. д. Не помогли бесконечные звонки в аэропорт Уват, в различные учреждения с просьбой выслать еще один МИ-4. На один день работа на большинстве участков трассы была парализована.

Такая картина наблюдалась в течение всего месяца. О тяжелом положении знают авиаторы в Тобольске и в Тюмени. Но все равно вертолеты летают на заправку в Тобольск, хотя еще 8—9 мая можно было перебросить бензин в Уват или даже в Демьянское. Но Тюменская авиагруппа, видимо, считает, что она не должна заниматься такими «мелочами».

Мы считаем, что строительство нефтепровода — ударная задача пятилетки не только для нас, но и для авиаторов. Без их помощи сегодня невозможно наладить нормальную работу на трассе. Неужели руководители авиагруппы этого не понимают?

Мы предлагаем авиаторам создать вертолетную базу в поселке Демьянское. Летчиков обеспечат жильем, горячим питанием. Авиаторам будут созданы все условия для нормальных полетов.

(«Тюменская правда».)

## СОЗДАТЬ УСЛОВИЯ АВИАТОРАМ

лететь на заправку в Тобольск и оттуда — в Демьянское. Только в воздухе машина была 1 час 45 минут.

— Бензина в Увате нет, — говорит командир.

Вертолет работал для трассы всего 1 час 25 минут. Доставил две бочки солярки, трех рабочих, запасные части на 177 и 235-й километры и отправился опять на заправку в Тобольск. СУ-9 заплатило авиагруппе, по существу, за мизерную работу 1100 рублей. Начальник участка СУ-9 был рад и этому, хотя только на сутки удалось пустить в

наш шэфам за организацию такого клуба. Все наши юные летчики стараются хорошо учиться, чтобы осуществить свою мечту о небе, стать покорителями «пятого океана».

Комитет комсомола Тюменского подразделения совместно с обкомом, горкомом ВЛКСМ и военкоматом наметают открыть такой клуб при Дворце пионеров в Тюмени.

**Ю. МАЛЬКОВ,**  
наш рабкор.

## Из редакционной почты

### С МЕЧТОЙ О НЕБЕ

В комитет комсомола Тюменского подразделения пришла учащаяся школ. Ребята заинтересовались клубом юных летчиков, который был создан в декабре прошлого года в подшефной школе № 34.

Клуб регулярно посещает более сорока ребят. Ежедневно, по пятницам, с детьми проводятся занятия. Юные авиаторы уже познакомились с историей развития гражданской авиации, с общей харак-

теристикой самолетов Аэрофлота, аэродинамикой и другими вопросами.

Перед ребятами выступили: второй пилот МИ-4 В. Горячев, командир самолета АН-2 А. С. Редькина, секретарь парткома А. А. Бердников, радиооператор Г. Калинина и другие. В мае у членов клуба закончились занятия. Командир отряда юных летчиков Володя Моисеенко с радостью говорит:

— Мы очень благодарны



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

Редактор Р. ЛАПИКОВ.

НС 36349. Заказ № 3544.

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