

БОГАТЫРИ СОВЕТСКОЙ АВИАЦИИ

НАГРАДЫ РОДИНЫ

За выдающиеся успехи в выполнении заданий семилетнего плана по перевозке пассажиров воздушным транспортом, применении авиации в народном хозяйстве страны и освоении новой авиационной техники присвоено звание Героя Социалистического Труда с вручением ордена Ленина и Золотой медали «Серп и молот»:

1. Бугаеву Борису Павловичу — командиру отдельного авиационного отряда № 235 гражданской авиации.
2. Калашину Григорию Ивановичу — командиру корабля ИЛ-18 Северного управления гражданской авиации.
3. Коновалову Юрию Петровичу — главному механику линейных эксплуатационно-ремонтных мастерских Узбекского управления гражданской авиации.
4. Коцуру Игорю Кузьмичу — пилоту вертолета МИ-1 Северо-Кавказского управления гражданской авиации.
5. Кравцу Анатолию Филипповичу — командиру авиационного звена Украинского управления гражданской авиации.
6. Улановой Любове Михайловне — пилоту-инструктору объединенной эскадрильи Латвийского управления гражданской авиации.
7. Хохлову Ивану Тихоновичу — заместителю командира Тюменской авиационной группы по летной службе Уральского управления гражданской авиации.
8. Шарову Ивану Николаевичу — командиру летного отряда Восточно-Сибирского управления гражданской авиации.

* * *

Указами Президиума Верховного Совета СССР орденом Ленина награждены Московское транспортное управление гражданской авиации — за достигнутые успехи в освоении и внедрении на воздушных линиях Аэрофлота современных реактивных и турбовинтовых транспортных самолетов, разработку и применение новой технологии в эксплуатации авиационной техники и обслуживании пассажиров, высокий рост объемов воздушных перевозок за годы семилетки; завод № 400 гражданской авиации — за досрочное выполнение продукции высокого качества, создание и внедрение передовой технологии в области ремонта новой авиационной техники.

Орденом Трудового Красного Знамени награждены:

Адлерский аэропорт Северо-Кавказского управления гражданской авиации, Колпашевский объединенный авиационный отряд Западно-Сибирского управления гражданской авиации, Латвийское управление гражданской авиации, Махачкалинский объединенный авиационный отряд Азербайджанского управления гражданской авиации, Украинское управление гражданской авиации — за успешное выполнение заданий семилетнего плана по росту воздушных перевозок, освоение и внедрение в эксплуатацию новой авиационной техники, достижения по применению авиации в народном хозяйстве; Киевский институт инженеров гражданской авиации — за успешное выполнение заданий семилетнего плана по подготовке высококвалифицированных инженеров и научных кадров для гражданской авиации, разработку и внедрение авиации, разработку и внедрение актуальных научно-исследовательских работ по авиационной технике;

Мячковский объединенный авиационный отряд Московского управления спецприменений и местных воздушных линий гражданской авиации — за успешное выполнение заданий семилетнего плана по аэрофотосъемке в интересах развития народного хозяйства страны и достигнутые успехи в применении новой техники и технологии аэрофотосъемочных работ.

* * *

За успешное выполнение заданий семилетнего плана по перевозке пассажиров воздушным транспортом, достижения по применению авиации в народном хозяйстве страны и освоение новой авиационной техники Президиум Верховного Совета СССР Указом от 15 августа 1966 года награждает орденами и медалями СССР большую группу пилотов, штурманов, инженерно-технических работников, рабочих и служащих предприятий и организаций Министерства гражданской авиации СССР.

Чтобы в рейсах крепили
наши крылья,
Чтоб достичь
невиданных высот,
Сделать сказку самой
светлой былью,—
Нам награды Родина
дает.

ЗОЛОТАЯ ЗВЕЗДА ГЕРОЯ ТРУДА

За выдающиеся успехи в выполнении заданий семилетнего плана по перевозке пассажиров воздушным транспортом, применении авиации в народном хозяйстве страны и в освоении новой авиационной техники присвоить Звание Героя Социалистического Труда с вручением ордена Ленина и Золотой медали «Серп и молот» **ХОХЛОВУ ИВАНУ ТИХОНОВИЧУ**, заместителю командира Тюменской авиационной группы по летной службе Уральского управления гражданской авиации.

(Из Указа Президиума Верховного Совета СССР от 15 августа 1966 года).

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

Авиатор

УРАЛА

ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА УРАЛЬСКОГО
УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ И ТЕРКОМА
ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

№ 57 (1555).

СУББОТА, 20 АВГУСТА
1966 г.

Год издания
XXIV



КРЫИАТЫЕ БУДНИ

Уральское управление гражданской авиации — целая «небесная держава». Только представьте себе: десятки аэродромов в Свердловской, Пермской, Челябинской, Тюменской, Курганской областях, сотни самолетов — от могучих крылатых кораблей ТУ-104, ИЛ-18, АН-12 до самолетов скорой помощи, вертолетов; десятки тысяч пассажиров, улетающих и прилетающих из различных уголков страны; огромное количество грузов — от почты до машин, буровых вышек, труб для газопроводов.

Сейчас самая горячая пора — время летних отпусков.

Каждый день поднимается в воздух около десяти тысяч пассажиров. Прибавьте к этому грузы — Свердловский аэропорт по грузовым перевозкам сейчас занимает второе место в стране. Буквально в эти дни авиаторы

начали отправлять овощи и фрукты нового урожая с юга на север, к нефтяникам Тюмени, Сургута. Вот только что полученные телеграммы: челябинские овощеводы просят помощи — на капусту напал вредитель, двадцать самолетов надо послать в Узбекистан на опрыскивание плантации хлопчатника. Нужно получить новые вертолеты для тюменских нефтяников.

Семимесячный план авиаторы Урала перевыполнили. Челябинское и Курганское подразделения отмечены Всесоюзными премиями. Годовой план по авиационным работам завершен к 25 июля. Успехами в труде встретили День авиации командиры экипажей самолетов ИЛ-18 А. Харитонов, А. Панченко, Д. Шурло, К. Третьяков, техник-бригадир В. Ахтырский, авиатехник Н. Ляпустин, агрегатчик линейно-эксплуатационных

РУБЕЖИ ПЯТИЛЕТКИ

ремонтных мастерских Н. Лисенков, авиатехник В. Фирсов, мойщик самолетов К. Рыжкова, старший инженер Ю. Дорогинин, радиотехник Л. Анненков и многие другие.

Пожалуй, ни одна отрасль промышленности не растет такими темпами, как гражданская авиация: ежегодно — на двадцать процентов. Свердловский аэропорт и сейчас один из крупнейших в стране, а будущее у него большое. Сейчас мы перевозим в год 2,5 миллиона пассажиров, а в 1970 году их число возрастет почти до 4 миллионов.

Появятся новые самолеты и новые мощные вертолеты. Аэродромы будут оснащаться новейшими средствами самолетовождения, такими, чтобы воздушные корабли могли взлетать и приземляться в любую погоду. Во многих городах, особенно на север, станут летать турбовинтовые и газотурбинные самолеты. Связь с Москвой и городами юга получит Нижний Тагил. А в свердловском аэропорту Кольцово уже в этом году должен вступить в строй новый пассажирский павильон.

АЭРОФЛОТЦЫ В ГВИНЕЕ

Появление африканских пилотов на международных авиалиниях вызвало сенсацию — африканцы пилотируют турбовинтовой лайнер! Такого еще не бывало.

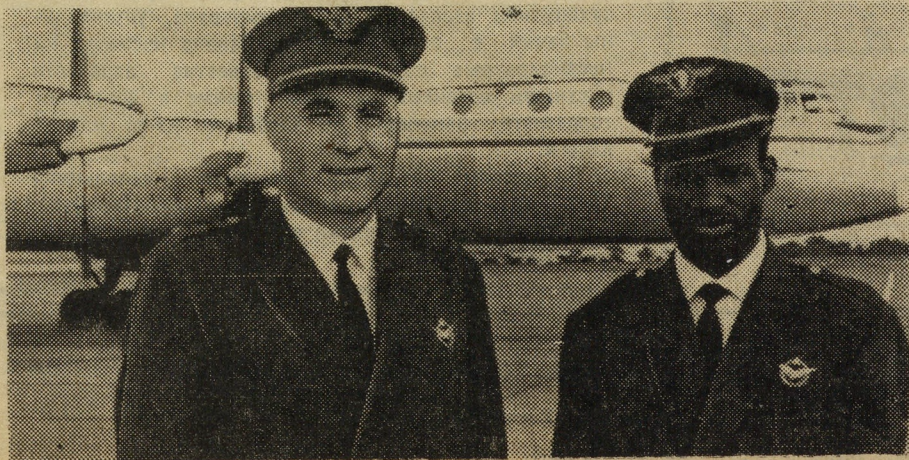
Гвинейская авиакомпания «Эргине» стала использовать на своих линиях самолеты ИЛ-18, целиком укомплектованы гвинейскими экипажами.

Советский инструктор М. А. Абдулин, который вместе с другим инструктором И. В. Донцовым готовил гвинейских пилотов, объясняет все просто: «Ребята попались трудолюбивые, старательные. Учились летать в Советском Союзе. Име-

ли опыт полетов на самолетах ИЛ-14».

Это понятно: наши пилоты-инструкторы обладают огромным опытом. Оба — пилоты первого класса, оба имеют правительственные награды. Иван Васильевич Донцов родом из Свердловска, работал на Урале, в авиации 26 лет. Он уже готовил летчиков за границей — работал в Китае.

В незнакомой обстановке характер советского человека всегда проявляется с яркой, неожиданной стороны. Но скромные пилоты считают, что никакой сенсации не произошло. Просто и гвинейцы, и советские люди хорошо поработали здесь, в Конакри.



На снимке: первый африканец — командир воздушного лайнера гвинеец Макс Кейта МАМАДИ и советский инструктор пилот 1-го класса свердловчанин Иван Васильевич ДОНЦОВ.

НА ЯКОРЕ... САМОЛЕТЫ

Салехардский аэропорт. На реке Полуй на якоре качается более десятка самолетов АН-2.

— Смотрите, сколько машин, а летать геологам не на чем, — рассказывает заместитель управляющего трестом Ямалнефтегазразведка К. В. Кавалеров. — В июне авиаторы сорвали нам всю работу. Не видно просвета и в этом месяце.

Тревожные телеграммы поступают и из экспедиций. «Вертолет 38301 у нас не работал. По этой причине есть вынужденные простои. Токарев, начальник Таркосалинской экспедиции».

А что говорят авиаторы? — Геологов не обслуживаем? Ну, этого мы бы не сказали. В первую очередь самолеты отдаем разведчикам.

А как на деле? Между Салехардским аэропортом и трестом Ямалнефтегазразведка есть договор, где записано, какое количество машин должно ежедневно работать у геологов. Сейчас последним ежедневно требуется не менее одиннадцати вертолетов, а их работает только 7-8.

— Нет машин, — оправдываются авиаторы.

Может быть, действительно так? Вот одна из сводок готовности машин. Самолет под номером 33128 стоит уже десятый день, а дел с ним максимум всего дня на два.

Лимитируют запчастей? Нет. В чем же дело? Вот пример, который говорит сам за себя. Один из самолетов, которому требовался небольшой ремонт, работники инженерно-авиационной службы завели в плот и оставили здесь на двое суток. Начался шторм, и АН-2 основательно «избило». Сейчас ему требуется серьезный ремонт. В инженерно-авиационной службе нет порядка, процветает беспечность. И с кого-нибудь спросили за это? Ничего подобного. Пока только уговаривают начальника этой службы тов. Перфилова улучшить работу.

Нет «погоды» для полетов и по другим причинам. В Таркосалинском порту в начале июля окончился срок паспорта на бензин. Пришлось сейсмикам ставить машины на прикол. А разве не знали в порту заранее, что нужен новый паспорт? В Ньюде в течение десяти дней не могли сделать анализ бензина.

Геологам нужны самолеты ежедневно, а авиаторы их подают через день, а то и через

неделю. Поэтому трест заключает договоры с различными авиационными организациями. В этом году на Ямале работают машины из различных городов страны. Предлагает свои услуги еще ряд портов. Казалось бы, геологам могут жить оживленно, но тут есть одно «но». Местные порты отказываются заправлять бензином «чужие машины».

Над решением этого вопроса, видимо, стоит подумать и авиаторам, и геологам. Может быть, при заключении договоров сразу же решать и этот вопрос?

...Геологи все дальше идут в тундру. На их карте появляются новые названия — поселки Надым, Уренгой, связь с которыми можно осуществлять только по воздуху. Следовательно, необходимо создавать здесь порты или сооружать посадочные полосы. Авиаторы должны голосовать «за», а они ставят палки в колеса.

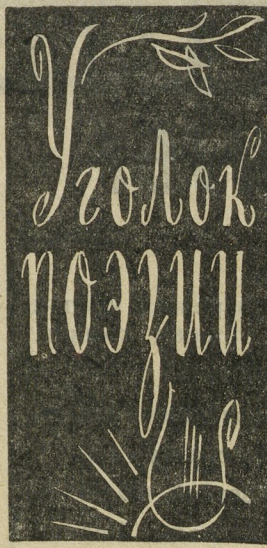
Навигация на Севере короткая, каких-то два-два с половиной месяца. И если сейчас не завезти в Уренгой бензин, то зимой можно оказаться на мели. Но в Уренгое нет емкостей. У геологов их тоже сейчас нет. Поставят их заводы позднее. Геологи предлагают: дайте нам емкости, кстати, они у авиаторов имеются, мы завезем бензин, а позднее отдадим вам свои цистерны. Однако договориться не могут. «Вам нужен бензин — вы и завозите». А только ли разведчикам это надо?

У сейсмиков и буровиков своих забот хватает. Кроме того, у них нет флота для перевозки бензина, да и специалистов, чтобы принять горячее. Проще это сделать самим портам, конечно, с помощью тех же разведчиков. Но руководители Салехардского подразделения оправдывают свой отказ буквой инструкции.

Где-где, а в авиации должен быть четкий порядок. Этого не скажешь про салехардцев. Неделю простояли у причалов аэропорта две 55-тонные баржи в ожидании погрузки. А требовалась всего-навсего только виза начальника склада или исполняющего обязанности начальника подразделения. Они были в командировке, а без них никто не мог решить этот вопрос. Дорого обошлась геологам эта виза!

...И стоят на Полуде самолеты, как украшение северного пейзажа. До каких пор?

Г. НИКИТИН.



Дороги в пятый океан

Пускай далекие дороги
Уходят в синий океан —
Берем с собою все тревоги...

До встреч, родной аэродром!
О срочных рейсах беспокоясь,
Уходит в небо экипаж.
И снова — поиск, вечный поиск...
Не иссякает поиск наш!
Не летуны, не домоседы,
Привыкли с небом так дружить,
Чтоб к делу можно было сердце
И наши руки приложить.
Куда судьбе ни заносит нас:
На Север дальний иль в тайгу, —
Нам — познания ненасытность,
Нам — неба синь, моторов гул!
Все это вовсе не условность,
А нас зовущая труба,
На подвиг первая готовность
И окрыленная судьба!
О. БУЗУЛУК,
наш рабкор.

Звезды военлета

С трудом приподнимаюсь на шинели,
Пилот глядел Тачанкам пыльным след.
Над ним на крыльях Звезды пламенели,
Которых ярче Не было и нет.
По этим звездам Путь бойцам загадан.
И каждый шаг был, словно взмах
Лишь час назад Завороженным взглядом
Тянулись в небо Девушки села,
Когда с тремя врагами в поединке
Он крыши хат Собой прикрыл от бомб...
В лице у военлета — ни кровинки.
День угасает В сумраке рябом.
...Давно прошли вдоль улицы тачанки,

Но звезд в тот день сверкнувших в облаках,
Не забывают До сих пор Крестьянки И вышивают их На рушниках.

Фамильный край

В края, где вечно царствовал Мороз,
Где падал под плетями Дед мой ссыльный.
Я вертолетом Буровую нес — Согреть теплом надземным
Край фамильный. Стихи об этом Я писал не раз.
И пусть они Еще лежат в «редноде» —
Нефть Усть-Балька И кондинский газ Уже нашли
Признание в народе!
В. СИБИРЕВ.

По страницам стенных газет

УСПОКОЕННОСТЬ

Известно, что стенная печать — могучее оружие нашей партии. Она глубоко проникает в жизнь и производство, помогает обобщать опыт передовых коллективов, бичует недостатки. На XXIII съезде партии особо подчеркивалась необходимость дальнейшего развития критики и самокритики.

Любой коллектив Тюменского подразделения имеет свой печатный орган. Пошел восьмой месяц, как тюменские авиаторы начали претворять в жизнь решения XXIII съезда родной партии. Но об этом, к сожалению, не прочтешь в стенных газетах.

Летное подразделение, возглавляемое В. В. Шишовым, выпустило стенгазету «В полет» 20 июня. В номере анализируется учеба в системе политпросвещения, работа экипажей в мае, вскрываются недостатки, имевшие место на авиационных работах.

Еще хуже обстоят дела в других коллективах, где с мая вообще не выпущено ни одного номера.

Невольно напрашивается вопрос: неужели не о чем писать в газету? Есть, конечно! В настоящее время личный состав Аэрофлота обсуждает социальное Гruzинского управления и работников сельскохозяйственной авиации Украины, принятых в честь 50-летия Октября. Но об этом

ни слова нет в стенных газетах.

Химики Тюменского подразделения одними из первых в Уральском управлении выполнили план авиационных работ в 1966 году. Однако эти победы не отражены в печати.

Работа экипажей крылатых химиков тт. Курагина и Клименко вполне заслуживает того, чтобы их опыт был распространен среди авиаторов Тюмени.

Не секрет, что за последние месяцы снизилась дисциплина личного состава в быту и на производстве. Но и об этом скромно умалчивают газеты.

Вся страна подвела итоги работы за полугодие. Авиато-

ры Тюмени свои итоги обсудили на профсоюзной конференции и на этом успокоились. Неужели об этом нельзя было рассказать на страницах стенных газет? Можно, разумеется.

Мне кажется, что стенная печать выпала из поля зрения командиров и политработников. А ведь газеты могли бы им помочь в решении многих производственных вопросов, в деле воспитания личного состава.

Партийные организации должны оказать помощь стенной печати, контролировать ее деятельность. Ведь сила печати — в партийном руководстве. Нужно помнить об этом, больше заботы проявлять о стенных газетах партийным организациям.

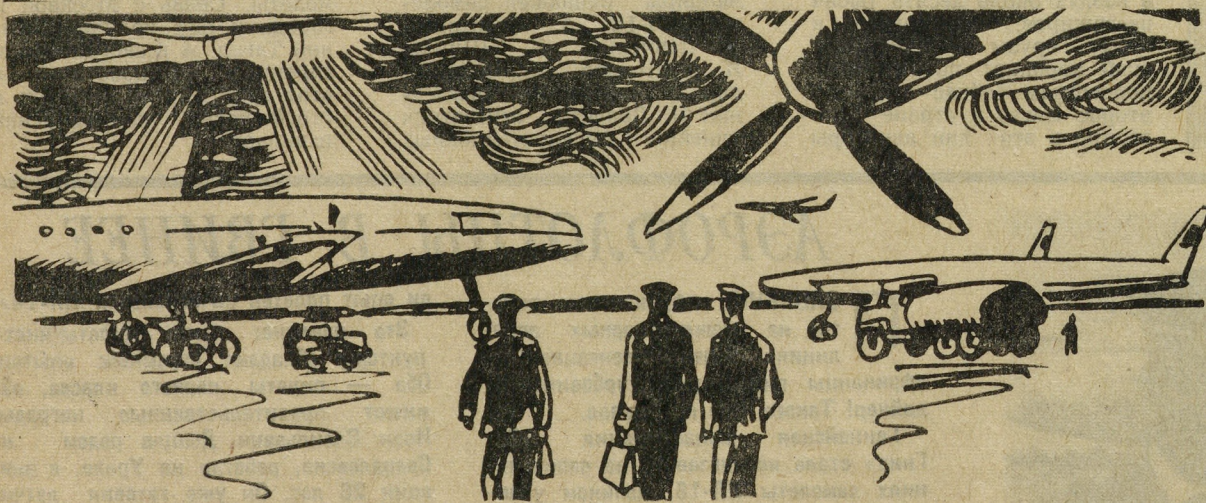
Ю. МАЛЬКОВ,
наш рабкор.

СПОРТ

ПОБЕДИЛИ ОХОТНИКИ

Команда охотников Уктусского аэропорта провела соревнования по стендовой стрельбе в честь открытия охотничьего сезона.

Охотники-авиаторы заняли первое место. В личном зачете первенство одержал наш стрелок Г. И. Кучугурный, который победил двух мастеров спорта. Г. САПОЖНИКОВ, председатель коллектива охотников.



Пора в полет!
Дохнет в лицо нам
Рассвет,
Лучами опала.
И мы прощаемся
В Кольцово:
— До встреч,
Уральская земля!

Нас встретит
Музыкой эфира
Под ярким солнцем
высота...
И снова голос
командира,
Зовущий, властный:
— От винта!..



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

И о. редактора Е. ЛИПОВИЧ.
НС 36555. Заказ № 4475.
Тип. изд-ва «Уральский рабочий»,
Свердловск, пр. Ленина, 49.