

Цифры, план и комментарии

ПО-УДАРНОМУ трудятся сегодня авиароботники подразделений Уральского управления. Как и все советские люди, они полны решимости с честью завершить выполнение производственного задания первого года новой пятилетки.

Об этом говорят итоги, с которыми завершили авиаторы Урала план семи месяцев.

План по пассажирообороту по пункту назначения выполнен на 101,5 проц., по отправке пассажиров — на 102,2, почты — на 102,4, грузов — на 105 проц. Производственный план по спецприменениям выполнен на 113,9 проц.

Надо сказать, что транспортная работа в этом году характеризуется дальнейшим ростом объемов авиаперевозок

и средней дальности отправок пассажиров, грузов. Если в 1965 году каждый пассажир был отправлен в среднем на 847 километров, то в этом году эта цифра увеличилась до 855 км.

По сравнению с соответствующим периодом прошлого года достигнут рост по участковому «ТКМ» на 20,3 проц. По пассажирообороту

рост составил — 22,9 проц., по отправке пассажиров — 21, почты — 12,6, грузов — 19, приведенным часам — 39,7 проц.

Успешное выполнение государственного плана по основным показателям позволило улучшить финансовые показатели работы. Себестоимость перевозок значительно снижена по сравнению с пла-

новой. В результате получено свыше 150 тысяч рублей сверхплановой прибыли.

Впереди других по выполнению производственного плана первого года пятилетки идут коллективы Свердловского, Пермского и 2-го Свердловского подразделений.

Л. БОЛЬШАНОВА,
старший инженер-экономист управления.

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

Авиатор УРАЛА

ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРОБОТНИКОВ

№ 60 (1558).

СРЕДА, 31 АВГУСТА
1966 г.

Год издания
XXIV

Ступени мастерства

Наши вертолетчики успешно обслуживают тружеников Тюменской области. План выполняем по всем показателям. Заслуга в этом самих авиаторов, чье мастерство растет изо дня в день.

Хочется подчеркнуть, что вертолетчики своим добросовестным трудом заслужили немало благодарностей от геологов, буровиков и нефтяников, работающих на нефтепроводе Усть-Балык—Омск.

Пилоты вертолетов МИ-1 Владимир Вениаминович Юркин, В. П. Постников, ныне работающий вторым пилотом на МИ-4, и другие освоили все виды полетных заданий.

А молодой вертолетчик коммунист Александр Рысев уже успел сдать сложный экзамен на мастерство. В одном из полетов на вертолете внезапно отказала маслосистема. Авиатор не растерялся и умело приземлил винтокрылую машину. Командование под-

разделения объявило ему благодарность.

Нефтепровод Шаим — Тюмень, геологоразведочные экспедиции в районе Урая — всех мест не перечислить, где трудятся наши вертолетчики.

Мы стремимся решить главную задачу: летать без нарушений, успешно выполнять план, чтобы достойно встретить 50-летие Октября.

В. СМЕРНОВ,
командир вертолетного коллектива Тюменского подразделения.

ВОЗДУШНЫЕ ВОРОТА СУРГУТА

По количеству самолетов-вылетов Сургутский аэропорт в отдельные дни можно сравнить с Кольцовским, являющимся одним из крупнейших в стране.

Главной задачей наше авиоподразделение считает обслуживание тружеников Сургутского Приобья, призванных в кратчайшие сроки освоить богатства недр. Для новоселов нефтяной целины в последние дни транспортные самолеты АН-12 начали возить свежие фрукты, овощи, картофель. За один рейс воздушный гигант берет двенадцать тонн груза.

Через несколько месяцев крупнейший пассажирский лайнер ИЛ-18 станет таким же обычным явлением сургутского неба, как АН-24. Надо сказать, что ИЛ-18 садится далеко не на каждый аэродром, а только на такой, где взлетно-посадочная полоса первого или второго класса. Авиаторы нашего подразделения считают, что не обязательно для приземления ИЛ-18 иметь бетонированную площадку. Вполне пригоден и наш сургутский грунт, который при замерзании не уступает бетону. Об этом говорит

опыт приема большегрузных самолетов АН-12.

Большую помощь в осуществлении наших планов оказал Сургутский райком партии. При его активной поддержке местные предприятия выделили для расчистки территории и улучшения взлетно-посадочной полосы необходимую технику.

Одной полосой подготовительная работа по приему лайнера ИЛ-18 не ограничилась. Требуется перестройка, улучшение деятельности целого ряда служб.

С октября Сургутский аэропорт переходит на круглосуточную работу. И если год назад мы считали немалым достижением прием и отставку самолетов в ночное время, то теперь на повестке дня — непрерывная деятельность большинства подразделений коллектива.

Сколько ни хороши появившиеся дополнительные технические средства, но только одними ими не решить нашей задачи. Для работы по-новому нужны высококвалифицированные кадры. Часть наших товарищей повышает свою квалификацию в Свердловском учебно-тренировочном подраз-

СОРЕВНОВАНИЕ В ЧЕСТЬ

50-летия Советской власти

делении. Большинство же людей получают переподготовку на месте.

Авиация стала другом нефтяников, геологов, строителей Сургутского Приобья. И наша первейшая обязанность — трудиться так, чтобы стать достойными помощниками в их нелегком труде по освоению богатств нефтяной целины. Это будет достойным подарком авиаторов к 50-летию Советской власти.

Е. ЦЫПИН,
начальник Сургутского аэропорта.

ЦЕНА ВРЕМЕНИ

Безопасность полетов, регулярность рейсов в значительной степени зависят от работников службы движения.

Даже в плохую погоду можно выкроить несколько летних часов. Для этого надо иметь хорошую синоптическую карту, по которой заранее предвидеть, когда и на какое время аэропорт можно открыть. Именно так делают в Свердловском аэропорту. А поскольку среди нас немало свердловчан, то и в Сургуте в дни нелетней погоды мы находим возможность для полетов.

На летном поле всегда стоит вертолет для выполнения санзадания. Летает он в исключительных случаях, когда требуется срочная помощь попавшим в беду людям. Но служба движения посылает далеко не всегда на санзадание дежурный вертолет. Диспетчер старается поручить это экипажу вертолета, находящегося ближе к месту происшествия.

Так, однажды из Максимкино поступила телеграмма: необходимо срочно доставить из Варь-Егана в Сургут больного. По радию связались с экипажем вертолета, находящегося в районе Нижневартовского. Ему пришлось лететь до Варь-Егана 90 километров. А из Сургута для этого потребовалось бы преодолеть 250-километровое расстояние.

Ю. БЕЛЯЕВ,
руководитель полетов Сургутского аэропорта.

Указ Президиума Верховного Совета СССР

О присвоении почетных званий «Заслуженный пилот СССР» и «Заслуженный штурман СССР» пилотам и штурманам гражданской авиации.

(Продолжение. Начало в № 59).

«ЗАСЛУЖЕННЫЙ ШТУРМАН СССР»	1. Аруцян Оганесу Михайловичу.	3. Костенко Николаю Федоровичу.	Н. ПОДГОРНЫЙ, Председатель Президиума Верховного Совета СССР. М. ГЕОРГАДЗЕ, Секретарь Президиума Верховного Совета СССР.
	2. Кириллову Евдокиму Матвеевичу.	4. Нагорнову Сергею Ивановичу.	
	5. Степаненко Алексею Даниловичу.		



СМОТР УМЕЛЬЦЕВ

На днях начальник Уральского управления гражданской авиации подписал приказ о проведении смотра технического творчества среди личного состава подразделений с 15 августа по 31 декабря 1966 г.

Участие авиароботников в смотре ставит задачи по повышению безопасности полетов, улучшению исправности СМП, сокращению непроизводительных расходов, экономному расходованию средств, использованию передового опыта в подразделениях.

В целях наибольшей эффективности смотра руководителям подразделений, председателям бризгов необходимо изучить с личным составом условия смотра, создать смотровые комиссии на местах, предусмотреть премирование лучших рационализаторов.

В связи с этим командирам подразделений предлагается представить производственно-техническому совету управления

материалы по итогам конкурса-смотра к 10 января 1967 года.

По условиям смотра победителями будут признаны подразделения, достигшие следующих показателей на каждые 100 работающих: реммастерские, где начальником Романчук, должны иметь 18 рационализаторов, 20 внедренных рацпредложений с годовой экономией не ниже 4000 рублей; 1-е Свердловское объединенное подразделение — 5 рационализаторов, 5 предложений, 600 рублей годовой экономии; ЛЭРМ Кольцово — 14 рационализаторов, 15 рацпредложений, 2500 рублей годовой экономии; Челябинское объединенное подразделение — 3 рационализатора, 3,5 рацпредложения, 600 рублей годовой экономии; Челябинские ЛЭРМ — 12 рационализаторов, 15 рацпредложений, 1500 рублей годовой экономии; Пермское объединенное подразделение — 3 рационализатора, 3,5 рацпредложения, 500 рублей годовой экономии; Пермские ЛЭРМ — 10

рационализаторов, 10 рацпредложений, 1300 рублей годовой экономии; Тюменское объединенное подразделение — 3 рационализатора, 3,5 рацпредложения, 500 рублей годовой экономии; Тюменские ЛЭРМ — 10 рационализаторов, 10 рацпредложений, 1300 рублей годовой экономии; СМУ-8 — 10 рационализаторов, 12 рацпредложений, 6000 рублей годовой экономии; остальные подразделения — по 5 рационализаторов, 5 рацпредложений, 350 рублей годовой экономии.

При подведении итогов смотра будут учитываться число заявок на изобретение, количество внедренных планов НОТ, число рацпредложений, описания которых направлены для использования в другие подразделения. Немаловажную роль в оценке рационализаторской работы подразделения будут иметь наличие и активность ОКБ, комплексных бригад по внедрению рацпредложений, групп экономического анализа, первичных

Твори, выдумывай, пробуй!

организаций вопр, а также равномерность поступления рацпредложений в течение года.

Для премирования подразделений-победителей конкурса установлены премии: одна первая премия в размере 1000 рублей, одна вторая премия в размере 500 рублей, две третьи премии по 250 рублей.

По следам наших выступлений

«ПОМОГИТЕ РЕШИТЬ ПРОБЛЕМУ»

Так называлось письмо в редакцию, опубликованное в «Авиаторе Урала» 3 августа.

Как сообщил редакции начальник Курганского аэропорта тов. Прокопович, сейчас в подразделении приступили к реконструкции служебного здания. После окончания строительных работ специалистам электрослужбы будет выделено специальное помещение.

КРАЕМ нефти и газа по праву называют Тюменскую область. Крупнейшие новостройки: нефтепроводы Шаим — Тюмень, Усть-Балык — Омск, высоковольтная линия электропередач Тюмень — Сургут находятся на этой обширной таежной территории.

Справедливы вполне слова известной песни: «В этот край таежный только самолетом можно долететь». Воздушный транспорт — пока единственный и необходимый на важных объектах пятилетки, где совместно с геологами, бур-

виками и нефтяниками плечом к плечу трудятся авиаторы.

На этой странице мы рассказываем сегодня о коллективах авиаторов Тюменской авиагруппы, которые своим самоотверженным трудом добиваются новых успехов на вахте в честь 50-летия Советской власти.

6 Тюменской АВИАГРУППЕ

В БОРЬБЕ за ВЫСОКОЕ звание

Летчики Тобольского подразделения поставили перед собой задачу добиться присвоения летному коллективу звания коллектива коммунистического труда. Все виды авиационных работ пилоты стараются выполнять качественно и своевременно. Транспортные полеты, обслуживание многочисленных экспедиций, расположенных в районе Тобольска, вывозка рыбы с озер, патрулирование лесов — вот неполный перечень работ, ежедневно выполняемых тобольскими авиаторами. План по налету часов летчиками выпол-

нен в первом полугодии 1966 года на 108,1 процента, рост налета часов по сравнению с тем же периодом прошлого года составляет 136,5 процента.

Постоянно растет и повышается мастерство пилотов, вводятся в строй новые командиры самолетов. Так, с начала года введены в строй командирами самолетов АН-2 тт. Рагимов, Трегуб, Скворцов, Глушков. Кроме того, более десяти экипажей подготовлено для работы в гидроварианте, на патрулирование лесов и для полетов с правом

подбора акваторий с воздуха.

На лесопатрульных работах показывает пример в труде экипаж коммунистического труда, где командиром тов. Рябоконе, вторым пилотом тов. Успенский.

На вывозке рыбы с озер особенно хорошо трудятся экипажи, где командирами тт. Борсук, Горгагаты и другие. В День рыбака группе наших летчиков были вручены Почетные грамоты от местного рыбзавода.

В подразделении чувствуется забота о росте квалификации летных кадров. Так пилоты Мяконых, Кожвиных, Санников, Рогов, Лукин направлены переучиваться по программе командиров самолета ЛИ-2. В высших учебных заведениях учатся шесть авиаторов.

Ю. БУЛАНОВ,
заместитель
начальника
Тобольского
подразделения
по летной службе.

ПУТЬ В АСЫ

Нашему авиаподразделению нет еще и двух лет. Первое время было особенно трудно с кадрами вертолечников. Вячеслав Петрович Вдовенко был единственным командиром вертолета, на которого приходилось шесть вторых пилотов.

Из Сургута на переквалификацию отправили группу летчиков в Кременчуг. Но и после учебы, прежде чем стать командирами экипажей, им требовалось пройти курс подготовки к полетам. Командир летного подразделения Михаил Владимирович Прядко, командир звена Владимир Лукьянович Косья-

ненко и пилот-инструктор Василий Кириллович Афанасьев приложили немало усилий, чтобы передать нам, новичкам, свой богатый опыт вождения вертолетов. И даже когда мы начали самостоятельно летать, они находили время, чтобы побеседовать, разобрать полеты, подсказать. А нередко и сами занимали места вторых пилотов, чтобы лишний раз проверить, как мы осваиваем летное искусство.

Выросло мастерство вторых пилотов. Виталий Колеватов и Борис Бородулин на своем счету имеют по тысяче летных часов. Они представле-

ны к выдвижению на командиров экипажей вертолетов. Виктор Чурбаков неоднократно отмечался за добросовестное отношение к своим обязанностям. И его назначение командиром вполне заслуженно.

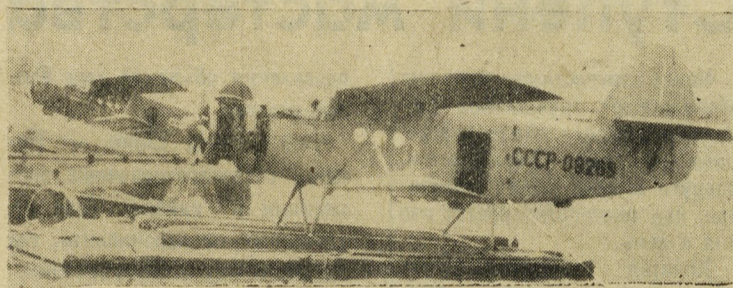
Ю. КОЧЕРГИН,
командир звена МИ-4
Сургутского под-
разделения.

Стартует гидросамолет

Сейчас, в летнее время, широкое применение на акваториях Тюменской области находит гидроавиация.

Авиаторы вывозят рыбу с озер, доставляют рыбакам необходимое оборудование. Немало благодарностей заслужили наши летчики от коллективов рыбзаводов.

На снимке: гидросамолеты АН-2 у причалов гидропорта.



ГОДЫ РОСТА

Пошел десятый год с того дня, когда Виталий Дмитриевич Сизиков пришел работать в Тобольский аэропорт и был зачислен на должность шофера. Интерес к авиационной технике в конечном счете определил будущее молодого человека. Вскоре он перешел работать в инженерно-авиационную службу. Шли годы. Трудолюбие, любознательность помогли В. Д. Сизикову глубже вникнуть в тонкости изучения материальной части.

Моторист, авиамеханик, авиатехник. Где бы ни трудился Сизиков, он вкладывал в дело все свое умение. И вот решается вопрос, кого назначить начальником участка трудоемких работ. Сошлись на кандидатуре В. Д. Сизикова. А недавно Виталий Дмитриевич получил диплом авиатехнического училища, которое он закончил заочно, и назначен старшим инженером ИАС Тобольского подразделения.

С. ВЛАДИМИРОВ.

РАБОТА У НИХ ТАКАЯ...

ЭТО не просто «ЧП», это трагедия. Женщина-гидролог, прибывшая в тайгу с новосибирской экспедицией, пропала. Ее нет уже 22 дня, и надежда на то, что женщина жива, совсем маленькая. Ее товарищи по экспедиции за эти дни, кажется, разучились улыбаться — и искали, искали.

На помощь им вылетел из Сургутского аэропорта самолет, пилотируемый молодым командиром Володи Дяченко. Самолет кружил над тайгой. Экипаж твердо знал одно: женщина

пошла к озеру, ей нужно было перенести на карту его очертания. Поэтому озера и бурливые таежные речушки просматривались особенно тщательно.

Когда в удачу, кажется, совсем перестали верить, кто-то заметил резиновую лодку. Приземлились, но рядом никого не было.

И все-таки вновь появилась надежда: она жива, наверно, лежит где-нибудь под сосной, совсем обессилевшая, ждет самолета, вылетевшего на поиски.

«Назад, в экспедицию», — приказал командир самолета. И вот они уже приземлились. Их встретили люди с немым вопросом в глазах: «Жива?»

А они и не знали. Надежались, во всяком случае, на лучшее. К озеру отправились все вместе. Те, из экспедиции, остались: предстояли долгие поиски. Летчики вернулись.

Назавтра полетели снова. Она была жива. Вся искусанная комарами, исхудавшая до невероятности, потерявшая счет дням. И все-таки жива!

Суровые, привыкшие ко всему люди, благодарили летчиков слезами на глазах. А они, летчики, не считали, что совершили что-то героическое. И смущенно

разводили руками: работа у нас такая...

Работа у них действительно «такая». Когда ночью приходит сигнал о том, что где-то нужен врач, самолеты отправляются в рейс: когда нужно срочно перевезти буровикам оборудование, они перевозят. Чтобы сберечь зеленое богатство — лес, вылетают патрулировать.

В жизни они простые, веселые люди, которые любят и попеть у костра за ухой, и пошеяться над остроумной шуткой. Съехались в Сургут с разных концов нашей страны: есть москвичи и кавказцы, украинцы и уральцы.

Владимир Дяченко, тот, экипаж которого отыскал гидролога, окончил Бугурусланское училище. В Сургуте он старожил. Сначала летал вторым пилотом, потом доверили самостоятельные полеты.

Летчики. По их собственному выражению, небо вьелось им в плоть и кровь. Без всякой красоты — они без него просто не могут жить. Все равно — перевозить ли оборудование, летать за пассажирами, патрулировать лес — лишь бы летать, быть в воздухе, ощущать, что штурвал самолета в твоих руках делается послушным и понятным.

О. ЭРИСТАВИ.

Острый сигнал

«БЕРЕЗОВСКАЯ КАША»

Нельзя сказать, что аэропорт Березово и сам поселок находятся на краю света, удаленные от магистральных путей сообщения. Регулярно совершаются рейсы самолетов, более полугода здесь разносятся гудки паромов и теплоходов. Короче говоря, условия для доставки полноценных, разнообразных продуктов питания в Березово есть. Однако ассортимент продовольственных товаров в магазинах поселка очень ограничен. Порой на прилавках и в витринах невозможно обнаружить что-либо кроме старой оленины и рыбных консервов, часто некондиционных, напоминающих кашу.

На исходе август, а в магазинах и ларьках еще не было ни огурцов, ни помидоров, хотя в Тюмени их завал. Явно недостаточно в торговых точках Березово яиц, молока, творога. Часто пилотам, отправляющимся в рейс, в буфете могут предложить лишь сухую булочку и стакан чаю.

Группа авиарботников аэропорта Березова.

Творчество авиаторов

**ГЛАЗИ
Художника**



Здесь будет город
заложен.

Рисунок
Л. СИДОРОВА.

Свои первые стихи нам прислал недавний выпускник Сасовского летного училища гражданской авиации Павел Северин. Сейчас он работает вторым пилотом на самолете АН-2 в Салехардском подразделении.

Ветеранам

Вас, ветеранов
солнечных высот,
На трассах голубых
Аэрофлота
Мы узнаем...
Ведете самолет
Уверенной рукой —
рукой пилота.
Прошли вы длинный,
Очень трудный путь —
Мальчишкой каждый
В небе порох нюхал.
Смогли вы смело
К подвигам шагнуть,
Когда снаряда
под плоскостями
ухал...

Сейчас, когда
Вы держите штурвал,
Ведя машину в этой

выси синей,
Мы, молодые,
говорим о вас:
«Как много в них
и бодрости, и силы!»
А завтра,
Когда снова утром
Поднимете с бетонки
самолет,
Мы скажем вслед:
«Счастливы, ветераны,
Пусть вас ничто в пути
не подведет!»



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

Редактор **Р. Н. ЛАПИКОВ.**

НС 16524. Заказ № 4626.

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