

# 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 самолетовывлетов 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»	3. Костенко Нико-	Н. ПОДГОРНЫЙ, Председатель Президиума Верховного Совета СССР. М. ГЕОРГАДЗЕ, Секретарь Президиума Верховного Совета СССР.
	лаю Федоровичу.	
	1. Аруцян Оганесу	
	4. Нагорнову Сер-	
	гею Ивановичу.	
2. Кириллову Евдо-	5. Степаненко Алек-	
киму Матвеевичу.	сею 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.

**К**РАЕМ 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, Горагаты 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 Прыдко, 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.

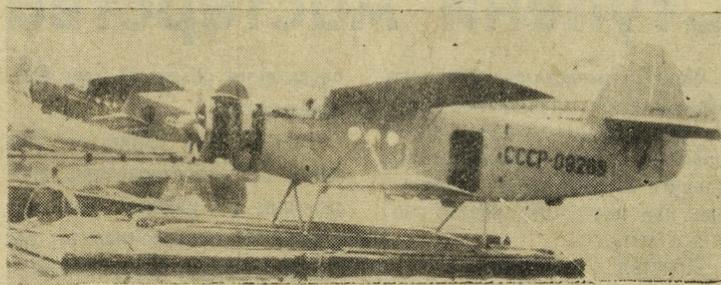
**Ю. КОЧЕРГИН,**  
командир звена МИ-4  
Сургутского под-  
разделения.

## 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 немим 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 пошесть 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 снаряд  
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.