



НАД таежными просторами Свердловской области плавно проплывает легкорылый самолет ЯК-12. Его пилотирует молодой авиатор Вячеслав Пирогов. Вместе с ним на патрулирование лесов обычно вылетает летчик-наблюдатель комсомолец Вениамин Прокопьев.

Около сорока очагов пожара своевременно обнаружил и ликвидировал комсомольский воздушный патруль. А впереди — новые полеты, новые экзамены на летное мастерство. Их путь в небе продолжается.

На снимке (слева направо): пилот Вячеслав ПИРОГОВ и летнаб Вениамин ПРОКОПЬЕВ.

В. МЕЗЕНЦЕВ.  
Фото автора.

## ШАГИ ПЯТИЛЕТКИ

В ПОДРАЗДЕЛЕНИЯХ УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ШИРИТСЯ СОРЕВНОВАНИЕ ЗА ДОСРОЧНОЕ ВЫПОЛНЕНИЕ ПЛАНОВЫХ ЗАДАНИЙ ПЕРВОГО ГОДА ПЯТИЛЕТКИ. ПОДВЕДЕНЫ ИТОГИ ПРОИЗВОДСТВЕННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПОДРАЗДЕЛЕНИЙ ЗА 8 МЕСЯЦЕВ. ПЛАН ПО ПАССАЖИРООБОРОТУ ДО ПУНКТА НАЗНАЧЕНИЯ ВЫПОЛНЕН НА 102,1 ПРОЦЕНТА, ПО ТОННО-КИЛОМЕТРАМ ДО ПЕРВОГО ПУНКТА ПОСАДКИ — НА 98,7 ПРОЦЕНТА, ПРИВЕДЕННЫМ ЧАСАМ — НА 112,7 ПРОЦЕНТА.

ВЫПОЛНЕНИЕ ЗАДАНИЙ ПО ПЕРВОНАЧАЛЬНОМУ ОТПРАВКАМ ХАРАКТЕРИЗУЕТСЯ СЛЕДУЮЩИМИ ЦИФРАМИ. ПЛАН ПО ПЕРЕВОЗКЕ ПАССАЖИРОВ ВЫПОЛНЕН НА 102,3 ПРОЦЕНТА, ПОЧТЫ — НА 99,8, ГРУЗОВ — НА 107,1 ПРОЦЕНТА. ПЛАН ПО ТОННО-КИЛОМЕТРАМ НА СОБСТВЕННОМ ПАРКЕ ВЫПОЛНЕН НА 104,8 ПРОЦЕНТА.

Л. БОЛЬШАКОВА,  
старший инженер-экономист  
управления.

# Авиатор УРАЛА

ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

№ 62 (1560).

СРЕДА, 7 СЕНТЯБРЯ  
1966 г.

Год издания  
XXIV

## Навстречу осенне-зимней навигации

## Идущие впереди

По-ударному трудятся авиарботники Уральского управления, встав на праздничную вахту в честь 50-летия Советской власти.

На днях из Москвы пришло радостное сообщение. Министерство гражданской авиации и ЦК профсоюза авиарботников по итогам Всесоюзного социалистического соревнования за II квартал 1966 года присвоили ВТОРОЕ место Челябинскому подразделению.

Курганскому объединенному подразделению присвоено ТРЕТЬЕ место среди лучших коллективов Аэрофлота.

## САМОЛЕТЫ НАД ХЛОПЧАТНИКОМ



На днях в Андижанскую область Узбекской ССР вылетел сводный летный коллектив самолетов АН-2 Уральского управления во главе с опытным химиком Н. А. Молюшовым.

Среди авиаторов, вылетевших на дефолиацию хлопка в Узбекистан, Н. А. Кондрашкин, С. А. Королев, И. Дедюхин, Г. С. Кохан — из Уктусского подразделения, В. Д. Котыбаев из Тюмени,

В. Н. Додров из Перми и другие летчики.

Вместе с ними вылетели инженеры по спецприменениям В. А. Ирошников, М. И. Абашев, В. А. Деменев.

Крылатые химики пробудут в Узбекистане до 1 октября. Им предстоит обработать с воздуха 26 тысяч гектаров хлопчатника.

В. ЗОНОВ,  
инженер по спецприменениям  
Уру ГА.

Характерной особенностью нашего времени является то, что к руководству большими и малыми коллективами все больше привлекается грамотная, инициативная, творческая молодежь, находящаяся в постоянном поиске повышения рентабельности.

Особенно показательными в этом отношении являются наши Челябинские ЛЭРМ. Здесь почти весь руководящий состав — недавние выпускники вузов. А как же на практике показали себя дипломированные командиры производства?

Возьмем хотя бы нынешний, 1966 год. План 8 месяцев выполнен на 112,2 процента. Передовыми являются смены, возглавляемые молодыми инженерами В. А. Живцовым, А. С. Новицким, Марьяненко и другими. Результатом усилий всего коллектива явилось то, что мы вышли на первое место в управлении и на второе — по итогам Всесоюзного социалистического соревнования.

Что же помогло нам добиться таких высоких результатов? В первую очередь, мне думается, правильная расстановка кадров. Возьмем, к примеру, роль дефектовщиков при выполнении трудоемких работ. Как шла работа раньше?

Продефектирован самолет — бригады приступают к выполнению регламента. По окончании работ их проверку осуществляет отдел технического контроля.

В итоге обнаруживаются десятки дефектов. И бригады вновь приступают к их устранению. Недостаточная дефектация самолета приводила к многодневным простоям техники.

Все это ушло, наконец, в прошлое.

Техник-дефектовщик П. В. Примчук, в совершенстве овладев методом дефектации самолетов, успешно обслуживает материальную часть.

Заслуженным авторитетом пользуются среди работников Челябинских ЛЭРМ инженеры ОТК

Г. М. Очемлюк и Ю. Я. Бойченко.

Вместе с тем, у нас имеются и существенные недостатки. Одним из «узких мест» является работа с людьми. Недавно газета «Авиатор Урала» писала о том, что в Челябинских ЛЭРМ неоднократно заседали товарищеские суды, однако число аморальных проступков не сократилось, а, наоборот, возросло.

Слабую помощь в работе с людьми оказывает командование ЛЭРМ партийный комитет подразделения. В самом деле, чем можно объяснить тот факт, что за последние 3 месяца в ЛЭРМ не прочитано ни одной лекции, хотя в подразделении есть подготовленные пропагандисты?..

Сейчас перед нашим коллективом стоит задача номер один: подготовка к осенне-зимней навигации. К сожалению, эта подготовка еще не началась. На прошедшем недавно партийном собрании перед коммунистами выступил главный инженер ЛЭРМ В. Г. Васильев. Он упрекнул работников ПДО в том, что план подготовки самолетов к зиме до сих пор не роздан в цехах. Серьезный упрек!

Особую озабоченность при подготовке к зиме вызывает работа МТО. Отсутствие красок, расходных материалов и ряда запасных частей — все это нарушает рабочий ритм коллектива лэрмовцев, снижает качество подготовки материальной части.

Видимо, было бы нелишним, если бы начальник ОМТС управления А. И. Курд оказал помощь нашему работнику МТО Г. К. Булатову. А парткому аэропорта следует, на наш взгляд, взять под свой контроль работу службы МТО.

Качественная и своевременная подготовка самолетов к осенне-зимней навигации — важнейшая задача всех авиарботников Челябинского подразделения, а не только лэрмовцев.

Б. БЕЛОДУБРОВСКИЙ,  
наш рабкор.

## ПУТЬ К ЗНАНИЯМ

Минувший учебный год характеризуется коренной перестройкой партийного образования. Это отвечает требованиям ЦК КПСС об организации глубоко содержательной марксистско-ленинской учебы, которая помогла бы выработать у каждого члена партии коммунистическую убежденность, идейную принципиальность и высокую активность.

Готовясь к началу 1966-67 учебного года, парторганизации провели большую работу с коммунистами и широким беспартийным активом, помогая каждому из них избрать такую форму повышения политической и деловой квалификации, которая позволила бы с успехом применить полученные знания на практике.

Надо сказать, что в Пермском, Курганском, Сургутском, 2-м Свердловском и других подразделениях уже есть положительный опыт организации учебы. Для руководства занятиями школ здесь подобраны хорошо подготовленные пропагандисты. Среди них: Н. М. Малякин, И. Е. Машкинский из Пермского подразделения, А. С. Никитин, Н. М. Бессольцева, Л. Н. Печеркин из 2-го Свердловского подразделения, А. С. Егоров из Курганского подразделения, Ю. А. Смирнов, Д. Я. Трофимов из Кольцовского аэропорта и др.

Вместе с тем в работе партийных организаций по проведению партийной учебы имелись существенные недочеты. Уровень занятий не всегда отвечал требованиям, которые ЦК КПСС предъявляет к по-

литическому образованию коммунистов.

В ряде политшкол, школ марксизма-ленинизма, семинаров наблюдается упрощенный подход к изучению важных теоретических вопросов. Не всегда уделялось серьезное внимание самостоятельной работе над первоисточниками.

В отдельных партийных организациях была низкая посещаемость занятий. Имелись случаи, когда пропагандисты утверждали беспартийные.

Сейчас перед партийными организациями управления стоит задача обобщить полезный опыт, накопленный в минувшем учебном году, выявить недостатки, наметить практические меры по их устранению. Необходимо создать все условия для того, чтобы каждый коммунист мог серьезно работать над повышением своего идейно-политического уровня. У коммуниста должна быть выработана естественная потребность постоянно пополнять свой идейный багаж, и главная форма учебы здесь — политическое самообразование. Школы, семинары призваны помогать коммунистам, но отнюдь не заменять самостоятельную работу над политической книгой.

В учебные программы и планы для начальных политшкол и школ основ марксизма-ленинизма с учетом предложений замполитов, партийных комитетов и слушателей вне-

сены существенные коррективы. Так, в начальных политшколах будут изучаться не три, а два предмета: биография В. И. Ленина и основы политических знаний.

В среднем звене вместо 5 будут изучаться три предмета: история КПСС, политическая экономия и марксистско-ленинская философия.

В вечерних университетах марксизма-ленинизма сохраняются прежние учебные планы и программы. Школы партийно-хозяйственного актива будут заниматься по двум видам планов и программ.

Для теоретических семинаров, а также для самостоятельного изучения марксистско-ленинскую теорию по индивидуальным планам разработана специальная тематика.

К началу нового учебного года издаются учебники и учебные пособия для начальных политшкол, школ основ марксизма-ленинизма, а также для высшего звена.

Большую помощь необходимо оказать комсомольским организациям в деле привлечения молодежи к учебе в вечерних общеобразовательных школах.

Боевая задача партийных организаций — закрепить и совершенствовать систему партийной учебы, квалифицированно руководить партийным просвещением, добываясь глубокого, творческого изучения марксистско-ленинской теории.

А. БУБНОВ,  
инструктор  
политотдела.



## Фотоинформация

Растет и хорошеет Свердловский аэропорт. Не за горами тот день, когда перед воздушными путешественниками гостеприимно раскроются двери нового здания пассажирского павильона.

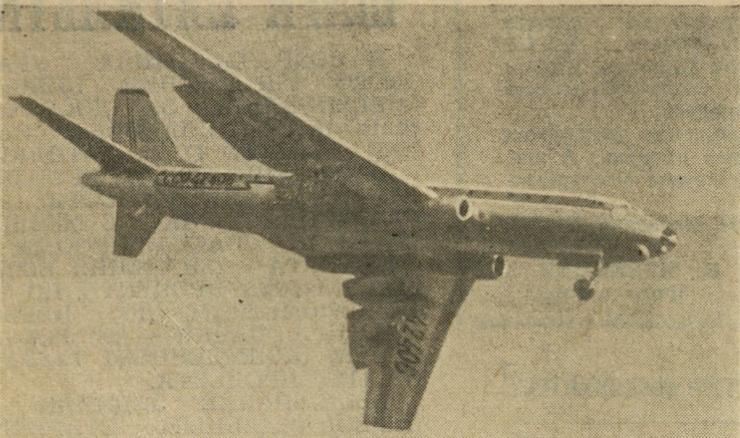
На снимке члена молодежной редакции газеты «Авиатор Урала» Ю. Горева вы видите мощную технику, с помощью которой преобразуется облик воздушных ворот Урала.

## Юбилей ТУ-104

Десятилетнему юбилею выхода на воздушные трассы страны реактивного самолета ТУ-104 была посвящена пресс-конференция, которая состоялась 2 сентября в международном аэропорту Шереметьево. Перед советскими и иностранными журналистами выступил министр гражданской авиации Е. Ф. Логинов. Он напомнил, что первый пассажирский рейс ТУ-104 совершил 15 сентября 1956 года из Москвы в Иркутск, а спустя месяц вышел на международную трассу. Этот самолет открыл новую эру в развитии гражданской авиации — эру реактивной техники.

Сейчас на турбореактивных и турбовинтовых самолетах выполняется 83 процента всех перевозок.

Аэрофлот имеет соглашения о воздушном сообщении с 50 государствами. На снимке: ТУ-104 в полете.



## ВЫЛЕТ ПО ТРЕВОГЕ

Вертолет МИ-4, пилотируемый летчиком Уральского управления гражданской авиации Рудольфом Скрябиным, возвращался в аэропорт из района сургутских нефтепромыслов. Туда он только что доставил оборудование и продукты, почту для изыскателей и буровиков.

Не успел вертолет приземлиться, как на борт поступила тревожная радиogramма: потерялся в тайге человек. Нужно срочно отправиться на поиски...

Отряд студентов приехал на строительство «нефтяной столицы» — Сургута. Группа ребят отправилась в лес. Там они заметили пожар. Нужно спасти лес. Пущен в ход весь имеющийся инструмент. Наконец, после длительной схватки с огнем стихия была побеждена.

И тут обнаружилось, что один из студентов — Сергей Гусев — отстал, потерялся.

— Серге-ей! — Но в ответ — только эхо.

А Сергей пытался найти дорогу к своим. Потом отчаялся, побежал. Но не к лагерю, а совсем в противоположную сторону. Сколько он так бежал — десять, пятнадцать километров? Потом он вдруг вспомнил о ружье, болтавшемся за плечами. Сделал несколько выстрелов. В ответ — ни звука.

Шесть дней небо над тайгой бороздили вертолеты, посланные на поиски. Летчики возвращались в аэропорт хмурые: не нашли. Как в воду канул человек.

Но аппараты продолжали тревожно выстукивать: «Потерялся в тайге человек... Шлите

вертолет на розыски...»

Наступил седьмой день, когда радиogramму принял экипаж Рудольфа Скрябина. Вертолетчик развернул свой МИ-4 на обратный курс. Низко, над самыми пиками елей, летит винтокрылая птица.

Внизу промелькнула безымянная речушка. А вот небольшая полянка у самой реки. Но что это? Мелькнула фигура человека. Это был Гусев. Голодный, замученный гнусом, он еле держался на ногах. По впалым щекам катились слезы радости:

— А я уж не ждал, что найду, — устало выдохнул он. — Большое спасибо!..

Вскоре вертолет приземлился в аэропорту. А сейчас студент снова трудится на стройке нефтяного Сургута и теплым словом благодарит

своего крылатого спасителя.

Ко всей этой истории остается добавить, что Рудольф Скрябин — свердловчанин. В авиацию пошел по стопам отца, который сейчас готовит к полетам самолеты в Кольцовском аэропорту. После десятилетки он окончил авиаучилище, работал пилотом АН-2 в Уктусском летном коллективе, обслуживал изыскателей и строителей на важных объектах семилетки — железной дороге Ивдель—Обь и нефтепроводе Шайм—Тюмень. Около 4000 часов «прожил» в воздухе Р. Скрябин.

Летчик третьего класса, комсомолец Рудольф Скрябин отлично пилотирует сейчас вертолет МИ-4.

Е. ЛИПОВИЧ.

3 А умелое руководство тушением сложного пожара и спасение от огня социалистической собственности наградить от имени Президиума Верховного Совета РСФСР медалью «За отвагу на пожаре» **ДОБРОГО** Ивана Даниловича — инструктора парашютно-десантной службы» — читали работники охраны леса города Комсомольск-на-Амуре и радовались за своего товарища. Поздравить его с наградой не могли — Добрый снова был в лесу.

## ЛЕСНЫЕ ДЕСАНТЫ

Что это был за пожар, о котором говорилось в Указе?..

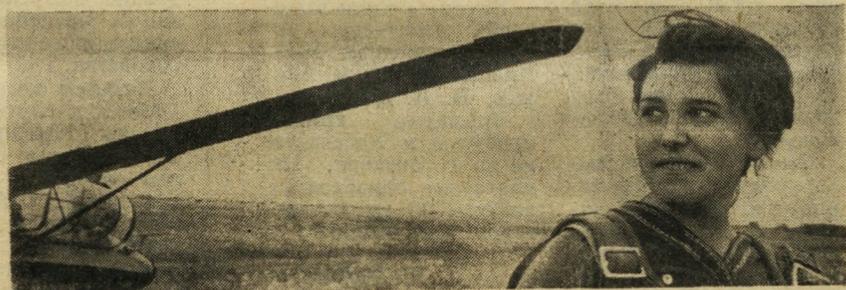
Огонь охватил большой массив леса. Он мог приблизиться к складу одного из пунктов леспромпхоза. Пятерка десантников поднялась в воздух. В иллюминатор «Антон» поглядывали Иван Дорбый, Юрий Чаплыгин, Владимир Крупинков, Виктор Черепанов и Михаил Похабов.

Огонь не пробить. Он идет верхом. И Иван Добрый принимает решение: зайти с подветренной стороны. Так и сделали...

Десантники облачены в специальные костюмы, сшитые из брезента и фибры. Они плотно облегают тело, подобно средневековым доспехам. На голову надевают шлем с мягкими рубцами, совсем как у танкистов. Спереди шлема — плексигласовый щиток.

Не только парашютами пользуются пожарные. Вертолет зависает над землей приблизительно метрах в тридцати пяти. Открывается люк. Капроновыми лентами люди пристегиваются к тросу и устремляются вниз. Специальное тормозное устройство гасит скорость снижения. Быстро и безопасно.

## Фоторепортаж



## ВЫСОТА И СМЕЛОСТЬ

Было много солнца, голубое небо и сотни прищуренных глаз, следящих за ромашкой-парашютом, зависшим в выси. Ребята, которые приехали на Всесоюзный сбор школьной комсомолки, показывали свое мастерство спортсмены-летчики Свердловского авиаспортклуба ДОСААФ.

Парные прыжки на ограниченную площадку с высоты 600 метров выполняют мастер спорта Анатолий Мензарарь (это его 983-й прыжок) и перворазрядник Григорий Мельник (620 прыжков). А потом школьники аплодировали мастерству спортсменов клуба Бориса Мунарева, инженера-экономиста «Механобра» Веры Жилевской, чертежницы конструкторского бюро НИИтяжмаша Натальи Пискаревой, которые совершили прыжки прямо на водную гладь горьковского пруда.

В этот день акробатические номера на высоте от 600 до 2000 метров выполнили один из сильнейших парашютистов ДОСААФ страны бетонщик-монтажник Свердловскэнергостроя мастер спорта Станислав Лалин, студент горного института Игорь Старцев, работник Свердловской киностудии Валерий Прокопьев, сотрудник радиотехникума Анатолий Мелехов, учащаяся горнометаллургического техникума Тамара Кувькина, спортсменка ДОСААФ Людмила Стреленева.

Фигуры высшего пилотажа на самолетах ЯК-18, ЯК-8П продемонстрировали инструктор авиаспортклуба Александр Столяров, Владимир Якимов, Александр Филиппов и Александр Фурман.

Праздник сопровождался интересным комментарием, который вел инспектор-летчик Свердловского авиаспортклуба, судья республиканской категории по самолетному спорту Александр Врагов.



ДА, ЭТО так и было. Об этом нам интересно, порой захватывающе рассказывает Леонид Кеккелев. И все же тебя не покидает мысль, что подвиг украинского парня, летчика Николая Дивиченко и его экипажа — это продолжение предшествующей подвигу жизни.

Они сознательно шли на смерть. Но кто же сидел за их спинами? Штурман Владимир Журавлев.

Журавлеву повезло больше всего в том, что он прошел хорошую школу на Уралмашзаводе. И в те годы люди Уралмаша славились своими трудовыми делами.

Скупко рассказывает Л. Кеккелев о военных буднях завода, но в этой скупоности есть что-то волнующее. «Все для фронта!» — это прежде всего безграничная самоотверженность.

Воскресший из мертвых, В. В. Журавлев, ныне заслуженный штурман СССР, по духу, натуре своей остается уральским рабочим. Владимир Владимирович говорит, что будничные дела испытателей такой

## «ТАРАН ЧЕТЫРЕХ»

же обыкновенный труд, как у станка на заводе. Этими словами все сказано: предельная скромность. О подвиге летчика Николая Дивиченко и его экипажа у нас мало писались. Позабылся как-то, незаслуженно. А ведь какие ребята! Дивиченко, Журавлев, Мысиков, Ежов. У каждого стоило бы по книге написать. Очень жаль, что Л. Кеккелев мало

## ПРОЧИ ЭТУ КНИГУ

рассказал нам о товарищах Журавлева.

Мужество, выдержка летчиков потрясает. А потрясение в семье Журавлевы? Сын погиб, об этом сообщили по радио, а великая материнская вера говорит другое:

— Жив, жив Володя!..

Жаль, что у Вали, подруги Журавлева, не хватило этой веры. Что ж, такое бывает, все мы люди, и нам присущи людские слабости. И очень хорошо, когда автор не замолчал, не притупил эту драму. Можно было бы много говорить о достоинствах и мелких просчетах книги.

Скажу единственное: появилось нужное произведение, одинаково интересное и близкое и юным читателям, продолжающим традиции летчика Дивиченко, и нам, старшему поколению.

П. ШЕВЕЛЕВ.

## ОТПУСК

### НЕ ПОЛОЖЕН

Приказ МГА № 410 от 30 июня 1966 года «О ежегодном дополнительном трехдневном отпуске для рабочих подразделений гражданской авиации за непрерывную работу в одном подразделении» распространяется только на категорию рабочих.

Авиатехники и авиамеханики относятся к категории инженерно-

## НАШ ОТДЕЛ СПРАВОК

Положен ли нам 3-дневный дополнительный отпуск? — спрашивают работники ИАС Курганского подразделения тт. Попов, Козин, Иванов, Сухарев и другие специалисты.

Мы попросили дать ответ начальника отдела по труду и зарплате управления Б. Г. Сивашинского.

технических работников и, следовательно, права на дополнительный 3-дневный отпуск согласно приказу МГА № 410 не имеют.



Свердловск-20,

аэропорт Уктус.

Б2-05-21, доб. 1-96.

Редактор Р. Н. ЛАПИКОВ.

НС 36617. Заказ № 4722.

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