

УКТУС. Почти 25 лет трудится в санитарной авиации Уктусского аэропорта Иван Афанасьевич Булатов. Благодаря своевременной доставке им врачей к больным и больных в больницу спасены многие десятки жизней людей.

В нашем подразделении на этом участке трудится еще много хороших летчиков, прежде всего это авиаторы Юрий Архипов, Георгий Золотарев, Борис Турбачев. В тесном контакте с пилотами санавиации работают диспетчеры свердловской санавиации Э. Чарелли, В. Мальцева, З. Румянцева и начальник М. Дедов.

В любую погоду, днем и ночью приходится выполнять санитарные рейсы нашим летчикам. И со своими заданиями они четко справляются, вместе с врачами стоят на страже здоровья советского человека.

Л. ПЕЧЕРКИН,
командир летного подразделения.

КИРОВ. Ответственность, которую несет весь личный состав летного коллектива при выполнении специальных и санитарных заданий, налагает особые требования при подготовке летчиков. У нас ежеквартально проходят семинары с работниками санавиации, на которых дается подробный анализ выполнения санзаданий.

Специфические условия работы требуют и особой подготовки: тренировочных ночных полетов, полетов в естественных условиях и т. д.

В летном коллективе к ночным полетам и для полетов при низких минимумах подготовлены командир звена В. В. Белых, пилоты Ю. А. Гуляев; И. И. Вшивцев, Ю. М. Петров, Ю. В. Кропанев, Ю. В. Шешуков и другие.

Г. БЕЛОЗЕРОВ,
командир летного подразделения.



Совсем недавно комсомольцы Тюменского аэропорта избрали Любу Ровкину своим вожаком. А сейчас уже нельзя сказать, что Люба молодой и неопытный руководитель. С огоньком, с комсомольским задором она взялась за работу, сумела заинтересовать молодежь хорошими делами. Сейчас комсомольцы порта Г. Казанцева, В. Французова, А. Антонова и другие не только успешно справляются с работой, а и постоянно участвуют в туристских походах, коллективных посещениях кинофильмов и спектаклей. Многие комсомольцы учатся.

На снимке: Люба РОВКИНА.
Фото А. Крушинского.

Авиатор УРАЛА

ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА УРАЛЬСКОГО
УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ И ТЕРКОМА
ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

№ 31 (1618).

СУББОТА, 20 МАЯ
1967 г.

Год издания
XXVI

С 20 мая нынешнего года подразделения Уральского управления перешли на работу по летнему расписанию. Поскольку этот период года является временем наибольшей интенсивности полетов, перед коллективами эксплуатационных подразделений поставлены ответственные задачи по обеспечению безопасности воздушного движения и по выполнению основных объемов производственного плана. Необходимо не только выполнить план по всем финансовым показателям, но и добиться перевыполнения.

В интересах успешного решения этих задач в целях обеспечения безопасности полетов к летно-подъемному составу предъявляются повышенные требования. Организация полетов в значительной степени будет улучшена за счет высококачественной подготовки личного состава, соблюдения трудовой дисциплины, повышения уровня профессиональной подготовки летчиков, штурманов и других специалистов ЛПС.

Составленные в каждом подразделении управления ортхмероприятия по обеспечению безопасности полетов на 1967 год должны быть положены в основу работы каждого командира, руководителя службы, члена экипажа.

К обычным заботам работников ИАС в летнее время прибавляются еще и заботы по обслуживанию самолетов, находящихся на авиаимработах. От того, насколько качественно и своевременно бу-

дет готовиться матчасть и спецпаратура, зависит успех авиаимработ в народном хозяйстве.

Чтобы предупредить какие-либо осложнения в техническом обслуживании авиационной техники, связанные с недостатком запчастей, агрегатов и материалов, работникам ОМТС управления следует своевременно и полно удовлетворять заявки

рейсы на лайнерах ИЛ-18 в Симферополь (через Харьков). Из Магнитогорска пассажиры прямыми рейсами вылетят в Минеральные Воды и Симферополь. А челябинцы за несколько часов беспосадочного полета прибудут в Харьков и Киев.

Свердловский аэропорт в летнюю навигацию этого года сможет отправить прямыми рейсами пассажиров в

перевозок кольцовцы дополнительно ввели четырех дежурных по регистрации транзитных пассажиров.

Свердловское горгагентство расширяет сеть касс по продаже авиабилетов. Так, в мае открылась касса Аэрофлота в г. Березовском. В ближайшие дни начнут работать кассы в Кировграде (Свердловская обл.), в населенном пункте Октябрь-

сов по местным воздушным линиям. Только за 10 дней мая в Магнитогорском аэропорту было допущено 20 отмен рейсов МВЛ.

Грубые нарушения имеются в летной службе Кировского подразделения. Здесь несвоевременно оформляется летная документация по подготовке и тренировке экипажей к весенне-летней навигации. Летные книжки

НА ПОРОГЕ НАВИГАЦИИ

подразделений на необходимые агрегаты и запчасти.

Ответственные задачи в период летней навигации стоят и перед работниками служб движения.

Движенцы должны учитывать возросший объем перевозок и повышение интенсивности полетов. Интересы безопасности и регулярности воздушных сообщений требуют от них наибольшей четкости в действиях по руководству полетами. Необходимо каждому работнику службы движения помнить, что своевременное принятие решения об открытии аэропорта, исключение необоснованного закрытия, использование всех возможностей для продвижения рейсов, в том числе и направление самолетов на заранее разработанные обходные маршруты — все это обеспечит наивысшую степень использования машин.

С 20 мая по летнему расписанию впервые из Перми будут выполняться новые

Луганск, Донецк, Запорожье, Фрунзе, Ош и другие города. На линиях Киров — Москва, Свердловск — Ижевск — Киров, Свердловск — Петропавловск — Кокчетав — Целиноград будут курсировать газотурбинные самолеты АН-24.

В Ташкент, помимо открывающегося дополнительного рейса из Челябинска, будет открыт новый маршрут из Магнитки.

В летний период нынешнего года объемы отправок пассажиров из аэропортов Уральского управления по сравнению с прошлым годом возрастут до 15 процентов. Всеми аэропортами проводилась и проводится подготовка к обслуживанию большого потока пассажиров. Для сокращения затрат времени пассажиров на оформление вылета в Кольцовском аэропорту применяется упрощенный метод регистрации билетов и оформление багажа пассажиров на беспосадочных рейсах. В штат служб

ский (Челябинская обл.).

Однако, как показала проверка, во многих подразделениях не уделено должного внимания подготовке к летной навигации. Так, в аэропорту Магнитогорск, в нарушение приказа МГА № 411, ликвидировали комнату для пассажиров с детьми. В Кургане вместо дальнейшего улучшения организации торгового обслуживания авиапассажиров закрыли буфет в аэровокзале.

Пассажиры кабины самолетов АН-2 в Магнитогорске к перевозке пассажиров не подготовлены. Самолеты как внутри, так и снаружи грязные, подушки на сиденьях пришли в негодность и без чехлов, аптечки самолетов не укомплектованы.

В Магнитогорске, Кургане еще мало что сделано по выполнению приказа МГА № 147 в вопросах улучшения обслуживания пассажиров. Эти аэропорты имеют большое количество отмен и задержек рей-

и задания на тренировку не оформляются, как требует приказ № 580. Плановая проверка оперативных точек не производится.

Успех в выполнении годового производственного плана, доведенного на юбилейный 1967 год, зависит прежде всего от четкой и слаженной работы всех служб и участков подразделений. Следует серьезно подойти, все стороны проработать и поддержать ценную инициативу первого Свердловского авиаколлектива, направленную на отличное проведение летней навигации юбилейного года.

Вдохновенный труд на вахте пятилетки, своевременная борьба за претворение в жизнь решений XXIII съезда КПСС — самый лучший подарок уральских авиаторов Родине и славному 50-летию Октября.

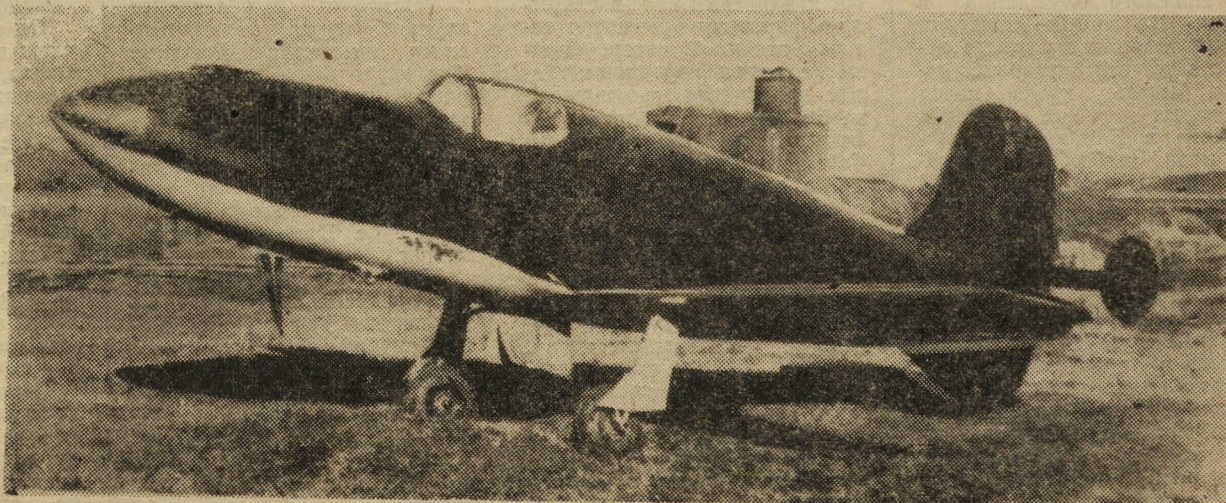
В. БОЛЬШАКОВ,
начальник политотдела
Уральского управления.

Подвигу — четверть века

ПЕРВЫЙ РАКЕТНЫЙ

15 мая нынешнего года исполнилось 25 лет со дня первого в мире полета боевого советского самолета с жидкостным реактивным двигателем. Этот подвиг совершен на уральской земле — самолет пилотировал летчик-испытатель капитан Григорий Яковлевич Бахчиванджи.

Создание самолета с ракетным двигателем может по праву считаться новым этапом в развитии авиационной техники, положившим начало освоению сверхзвуковых и космических полетов. От этого самолета, получившего название «Би» (по первым начальным буквам конструкторов планера и двигателя самолета А. Я. Березняка и А. М. Исаева), ведут родословную современные сверхзвуковые машины. На снимке: самолет БИ-1.



БЕСПОКОЙНЫЙ ХАРАКТЕР

Этого парня я знаю около года. До января 1967 года он работал авиатехником в оперативной смене Тюменских ЛЭРМ. Летом прошлого года был на авиахимработах. Самолет АН-2, обслуживаемый им, всегда находился в исправном состоянии. На авиатехника комсомолец Амира Милымбаева равняется молодежь.

Видя трудолюбие молодого авиатехника, руководство ЛЭРМ назначает Амира инженером в оперативную смену. С января мы с ним работаем в одной смене. Скажу откровенно: беспокойная и ответственная у него работа.

Вот хотя бы взять работу в оперативной смене в зимнее время. Морозы доходили до 40 градусов и более, но технический состав готовил самолеты к предстоящим полетам. Среди техников, которые обслуживали и обслуживают по сей день самолеты АН-2, можно было всегда увидеть сменного инженера. Он всегда рядом с техническим составом.

Кто обслуживал материальную часть самолетов АН-2 в зимнее время, тот знает, с какими усилиями приходится снимать цилиндры, регулировать работу карбюратора, менять колеса на лыжи, устранять тряску двигателя. Но, несмотря на морозы, технический состав подготавливал самолеты к вылету. В этом принимал участие и комсомолец Амир Милымбаев.

Мне приходится часто наблюдать за действиями Амира. У него в характере есть замечательные черты — настойчивость, чувство ответственности за порученное дело, уважение к своим товарищам.

В смене Милымбаева работают выпускники, которые закончили училище в 1967 г. И эти ребята постоянно получают нужные советы от своего руководителя.

В неделю один раз в оперативной смене, где работает Амир, проходят политинформации. Активное участие в этих мероприятиях принимает комсомолец Милымбаев.

А недавно Амира Милымбаева

ва старшие товарищи приняли кандидатом в члены Коммунистической партии. Это для него большая радость. И нет сомнения, что теперь Амир работ

тат будет еще лучше, его смена будет трудиться еще производительнее.

Ю. МАЛЬКОВ,
наш внештатный корр.

СЕРЕЖА ЗАПУСКАЕТ САМОЛЕТЫ

Весна. В яркой синеве неба снова плывут лайнеры производства мальчишечьих «авиазаводов». Запустил свой самолет и Сережа Ноздрачев, тот самый Сережа, жизнь которого спасли десяти свердловчан.

Это случилось осенью 1965 года. Парнишка послал в небо кордовую модель самолета, металлический шнур попал на провода электролинии... Мгновенно вспыхнула одежда.

Врачи поставили тогда диагноз: самый тяжелый ожог, третьей степени. А это несовместимо с жизнью. Спасли Сережу могла только кровь и кожа людей, перенесших ожоги.

И спасли. Наступил день, когда врачи 32-й городской

больницы проводили его домой. Конечно, всех, кто дал мальчику свою кровь и кожу, интересует, как он живет, как учится. Сережа сумел догнать своих одноклассников, сейчас готовится к экзаменам за восьмой класс. Вступил в комсомол.

Он не оставил свою мечту и снова конструирует модели самолетов и ракет. Еще бы, ведь космонавт-1 Юрий Гагарин написал ему: «Я твердо верю, что ты одержишь победу в этой тяжелой борьбе за жизнь, за свое будущее... Ты должен выйти победителем, чтобы стать полезным обществу, людям, своему народу».

На снимке: Сережа Ноздрачев со своей моделью.



Пассажиру-заботу и внимание

Так чем же заняться пассажиру

В одном из мартовских номеров газеты «Авиатор Урала» были опубликованы материалы рейда «Комсомольского прожектора». В заметке «Чем заняться пассажиру» поднимался вопрос обеспечения рейсовых самолетов в аэропорту Кольцово свежими газетами и журналами.

В период проверки подготовки подразделений к весенне-летней навигации в аэропортах Челябинск и Кольцово мы побывали на многих рейсовых самолетах — картина доставки периодической печати самая удручающая.

Так, 22 апреля на рейс 1619 Челябинск — Ленинград бортпроводники получили 13 экземпляров газет и 6 журналов. В аэропорту Кольцово на борту лайнера, совершающего рейс 1501, имелось 10 экземпляров центральных газет и 6 номеров журналов, на рейс 1555 доставили 5 журналов и 10 газет.

Как известно, по приказу министра бортпроводники должны получать в полет 16 экземпляров газет и 24 журнала, но нормы эти постоянно нарушаются.

Стюардессы объясняют нехватку газет просто — их можно сохранить на борту самолета только на один рейс, а иначе газеты становятся истрепанными, порванными или же вообще исчезают, пассажиры по прибытии в порт назначения уносят их с собой.

Но стоит ли кивать на пассажира?

С 20 мая подразделения управления начнут работать

по летнему расписанию.

Необходимо не только повысить ответственность бортпроводников за сохранность газет и журналов, но и договориться с городскими отделами «Союзпечати» о доставке газет в почтовые отделения

аэропортов к 6—7 часам утра, чтобы первые рейсы самолетов уходили со свежими газетами на борту.

Т. ЦВЕТУХИНА,
инженер-технолог
отдела перевозок УрУ ГА.

НА СДАЧУ... «МОСКВИЧ»

— Бельтюков «Москвича» выиграл, слышали?

— Какой Бельтюков, наш авиатехник?

— Он самый!

Эта новость быстро облетела службы Кировского подразделения.

Владелец счастливого лотерейного билета П. И. Бельтюков чуть виновато улыбается, рассказывая о своем «везении».

— Пошли с женой в магазин. До розыгрыша очередного выпуска денежно-вещевой лотереи остался один день. В

кассе не было сдачи и девушка-кассир предложила мне лотерейный билет. Сначала отказывался. Потом уговорили меня, взял один...

Вышла таблица розыгрыша, проверяли с женой свои билеты. Вот-те раз! И серия и номер сходятся... «Москвич-408»!

Интересно, что два билета, раньше купленные, выбросить пришлось, а тот, который на сдачу приобрел, — счастливым оказался.

М. СОКОЛОВ.



Немало славных тружеников в ОМТС Уральского управления. Среди них многие годы проработал грузчиком Алексей Филиппович Мельников.

Недавно коллектив ОМТС проводил А. Ф. Мельникова на заслуженный отдых.

Счастливого вам отдыха, Алексей Филиппович! Снимок А. Крушинского.

Из истории авиации

«ГЕЛИКОПАР»

В 1914 году в г. Екатеринбург В. К. Ревин соорудил модель вертолета, воздухоплавательной машины совершенно небывалой по тому времени конструкции, названной им «Геликопар».

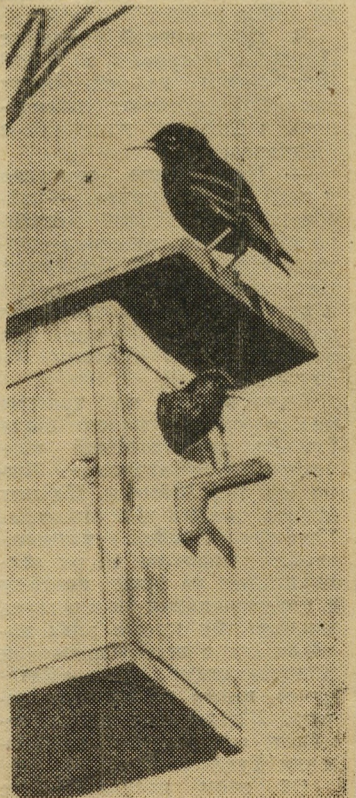
Вот что писала об этом газета «Уральская жизнь» в том же году:

— Машина изобретена Ревинным два года назад, и он имеет на нее охранное свидетельство, но за отсутствием денежных средств до сих пор не имел возможности построить модель.

«Геликопар» не имел пропеллеров и не нуждался в аэродроме, т. к. мог делать прямой вертикальный подъем с места.

Г. БЕСЕДНЫХ,
краевед.

КОНКУРС «ЮБИЛЕЙНЫЙ»



Министерство ГА СССР

(ВЫСШЕЕ АВИАЦИОННОЕ УЧИЛИЩЕ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ)

ОБЪЯВЛЯЕТ

ПРИЕМ В АСПИРАНТУРУ НА 1967 ГОД
С ОТРЫВОМ И БЕЗ ОТРЫВА
ОТ ПРОИЗВОДСТВА

В аспирантуру с отрывом от производства принимаются лица в возрасте до 35 лет, а без отрыва от производства — до 45 лет, имеющие высшее образование, проявившие способности к научно-исследовательской работе и имеющие опыт работы по избранной научной специальности (профилю) не менее 2 лет после окончания высшего учебного заведения.

ВСТУПИТЕЛЬНЫЕ КОНКУРСНЫЕ ЭКЗАМЕНЫ ПРОВОДЯТСЯ С 1 ОКТЯБРЯ ПО 1 НОЯБРЯ 1967 ГОДА

Применяются документы от поступающих производится до 1 сентября 1967 года по адресу:
ЛЕНИНГРАД, Д-104, ЛИТЕЙНЫЙ пр., 48.



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

За редактора А. М. ЗОБНИН.

НС 30446. Заказ № 3190.

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

ДРУЗЬЯ ПИЛОТОВ.

Фото Н. Медведевой.