

# 4 ГОД 50

**«С вершины пятидесятилетия Октябрьской революции партия, советский народ осмысливают пройденный путь, чтобы еще лучше решать новые задачи».**

(ИЗ ТЕЗИСОВ ЦК КПСС «50 ЛЕТ ВЕЛИКОЙ ОКТЯБРЬСКОЙ СОЦИАЛИСТИЧЕСКОЙ РЕВОЛЮЦИИ»).

## ЗА ВСЕ В ОТВЕТЕ

Почетно и ответственно быть членом партийного бюро. Это и понятно. Раз тебя избрали в руководящий партийный орган — значит, и спрос с тебя вдвое. Именно так понимают свои обязанности члены партбюро Курганского подразделения, возглавляемые Ю. П. Ереминым. Инициатива, отличное знание производства, умение найти общий язык с людьми — вот что отличает каждого из них. На снимке: заседание партийного бюро в Курганском подразделении.



## Свидетельство роста

Кировской авиации — 30 лет. За эти годы подразделение значительно выросло и изменилось. Сейчас мы располагаем достаточным самолетомоторным парком для обслуживания народного хозяйства Кировской области. Объем работ, выполняемых авиаторами нашего подразделения, увеличивается год от года. Хочется отметить особенно ощутимое развитие авиации спецприменения. Так, если за весь 1948 год летчиками-кировчанами было обработано 164 гектара, то за первые семь месяцев юбилейного года цифра шестизначная — 273300 гектаров колхозных площадей. В августе из аэропорта Киров ежедневно отправлялось 900—1000 человек вместо 725 по плану. Тем самым успешно преодолевается отставание в количестве перевезенных пассажиров. Нужно особо отметить службу БАО (начальник П. С. Колотов), работники которой принимают самое деятельное участие в ремонте существующих производственных объектов. После ремонта мы будем принимать и выпускать самолеты из Кирова независимо от выпадения осадков. С вводом в строй нового аэровокзала и ремонта старых объектов пассажирские получат возможность летать из Кирова во все крупные города и курорты Советского Союза. **В. УСТЮЖАНИН,** командир Кировского подразделения.

**Материалы по истории Кировского подразделения читайте на 2 стр.**

# Авиатор УРАЛА

ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

№ 44 (1631). СУББОТА, 25 АВГУСТА 1967 г. Год издания XXVI

**1 СЕНТЯБРЯ начинается подписка на газеты и журналы на 1968 год**

ПЕЧАТНЫЙ орган призван высоко нести в массы идеи Коммунистической партии, глубоко вникать в жизнь народа, быть не только «коллективным пропагандистом и агитатором, но и коллективным организатором».

У нас нет авиароботника, который бы не читал газет, журналов, не интересовался бы международной, союзной информацией, жизнью своего управления и подразделения. Именно поэтому с каждым годом у нас возрастает подписка на газеты «Правда», «Известия», «Советская Россия», «Комсомольская правда», журналы «Гражданская авиация», «Огонек», «Юность», «Рабочекрестьянский корреспондент» и другие. Значительно возросла подписка на нашу многотиражную газету «Авиатор Урала». Среди лучших подразделений, где добросовестно и оперативно отнеслись к этому большому партийному значению мероприятию, авиакolleктивы Кургана и Перми.

Не использовали у себя все имеющиеся возможности и про-

## КАЖДЫЙ АВИАТОР — ПОДПИСЧИК

вели подписку на газету «Авиатор Урала» на низком уровне в прошлом году партийные руководители Магнитогорского подразделения и ремпредприятия, где руководителем Н. Н. Китин. Сейчас, разумеется, еще рано говорить о конкретных статях, корреспонденциях и других материалах, которые будут опубликованы в 1968 году на страницах нашей чисто профессиональной газеты «Авиатор Урала». Но главные направления работы этого органа мы представляем совершенно четко. Они определяются решениями XXIII съезда партии, Пленумов ЦК КПСС, практической деятельностью партийных организаций подразделений. В новом году предполагается шире раскрывать опыт работы передовых экипажей, ремонтных бригад, лучших рационализаторов. Впереди сентябрь — месяц

начала подписки на газеты и журналы. Однако уже в августе во втором Свердловском, Пермском подразделениях и других авиакolleктивах развернулась широкая работа по оформлению подписки на периодическую печать 1968 года. Это хорошее начало.

Каждый работник гражданской авиации — подписчик! — Вот наш девиз. **В. БОЛЬШАКОВ,** начальник политотдела УрУ ГА.

## Вести с мест ПЕРМЬ

75 экземпляров журнала «Гражданская авиация» и около 300 экземпляров газеты «Авиатор Урала» написали в прошлом году труженики Пермского подразделения. В этом немалая заслуга члена парткома Евгения Геннадьевича Смирнова и работника ремонтных бригад Владимира Михайловича Якимова. В настоящее время началась подписка на газеты и журналы на 1968 год. Можно с уверенностью сказать, что в юбилейном году эта важная кампания пройдет также на высоком уровне. **И. ВОРОБЬЕВ.**

## СВЕРДЛОВСК

Подписную кампанию мы начали с подбора распространителей печати. Уже сейчас мы раздали на места каталоги газет и журналов, оформили щиты-плакаты, посвященные центральной прессе. Подписка начнется с первого сентября, однако готовиться к ней в подразделении начали раньше. Уже подписались на газеты «Правда», «Известия», «Советская Россия», журналы «Проблемы мира и социализма» пилоты В. И. Целовальников, А. В. Калинин, Б. А. Шавкунов. **Н. ЦВЕТУХИН.**

## ПОЖАР ПРЕДОТВРАЩЕН

Проходя мимо моечной машины, работник Пермского аэропорта электрик А. И. Аристов заметил, как из щелей двери кабины тоненькими струйками просачивается дым. Открыть дверку кабины ему не удалось — она оказалась закрытой на замок. Тогда А. И. Аристов немедленно вызвал дежурного по аэропорту тов. Карпухина. Действуя оперативно и умело, они предотвратили пожар, сберегли народное добро.

# КРЫМЯТЫЕ БУДНИ

## Редакционная летучка

На днях в первом Свердловском подразделении была проведена редакционная летучка представителей стенной печати аэропорта Кольцово и газеты Уральского управления «Авиатор Урала». С отчетами о работе выступили редакторы стенных газет электрослужбы В. А. Луговых, аэродромной службы А. И. Медведев и газеты ЛЭРМ «За качество» Ф. С. Воробьев. О подготовке к встрече 50-летия Октября собравшимся рассказал секретарь парткома В. Г. Руденко.

## ПО ТРУДУ И НАГРАДА

17 августа авиароботники Ижевского подразделения собрались на торжественное собрание, посвященное вручению коллективу переходящего Красного знамени.

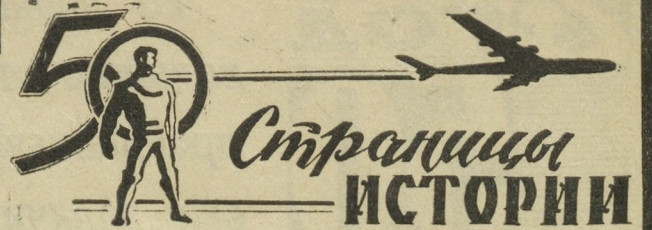
Первый секретарь райкома партии В. И. Катков тепло поздравил победителей, занявших первое место среди предприятий транспорта и связи в первом полугодии юбилейного года.

## На помощь зеленому другу

Более 3000 гектаров картофеля обработали химикатами с воздуха авиаторы Уктусского подразделения Г. М. Конобеев, О. В. Акимов, А. Тенигин, Г. Худорожко, В. Пузанков, В. Каменец, И. Хорошилов и другие в Красноуфимском и Красноуральском районах Свердловской области. По полторы-две нормы выполняли за летный день крылатые химики. Небольшой отдых, и вот опять на авиационной вылете экипаж самолета АН-2 Геннадия Конобеева. Авиаторам предстоит в Гаринском районе произвести полку молодых саженцев. **Ю. КОНДРАШКИН,** командир летного коллектива.

# 30 ЛЕТ — ПОРА ЗРЕЛОСТИ

## РЕШЕНИЯ ПАРТИИ — В ЖИЗНЬ!



На снимке, сделанном в тридцатые годы, пионер авиации Кировской области, первый летчик и командир Кировского авиаподразделения А. П. Катушев.

Алексей Петрович начал работать в Кирове с 1937 года. В 1941 году сводный летный коллектив кировских авиаторов под командованием А. П. Катушева вылетел на фронт и участвовал в военных действиях.

В начале 60-х годов на смену двухместному тихоходному самолету ПО-2 в Кировское подразделение стали поступать более мощные АН-2. Это позволило установить регулярные полеты в районы области по расписанию, широко применять авиацию для работы в сельском и лесном хозяйствах. В скором времени аэропорт в Кирове был оборудован для круглогодичной работы и приема более тяжелых самолетов.

В 1957 году в подразделении появились само-

леты ЛИ-2 на 22 пассажирских места. Открылись новые линии союзного назначения. Киров стал воздушными воротами для полетов самолетов в города Горький, Москву, Ленинград, Ижевск, Свердловск, Сыктывкар.

За последние годы Кировское подразделение выросло в крупное транспортное предприятие. Протяженность местных воздушных линий составляет более 7 тысяч километров. В районах области десятки постоянно действующих аэропортов, куда

совершаются регулярные полеты самолетов.

В решениях XXIII съезда КПСС записано, что в нынешнем пятилетии объем воздушных перевозок возрастет в 1,8 раза, предусматривается дальнейшее пополнение парка современными самолетами, строительство новых аэровокзалов, повышение культуры обслуживания пассажиров. Все это в полной мере относится к Кировскому подразделению.

Если сейчас самолетом ЛИ-2 пассажир из Кирова до Москвы летит 4 часа, то в ближайшем будущем будет в Москве через полтора-два часа. На местные воздушные линии вза-

мен самолетов АН-2 также поступают скоростные газотурбинные самолеты. Реконструкция и оснащение аэропортов местных воздушных линий современным радионавигационным оборудованием позволяют летать в сложных метеоусловиях, повышая регулярность полетов.

Претворяется в жизнь Программа КПСС, в которой записано: «Авиационный транспорт превратится в массовый вид перевозки пассажиров, охватит все районы страны».

**М. ОКУЛОВ,**  
замполит Кировского подразделения.

### ТОЛЬКО ФАКТЫ

Протяженность местных воздушных линий составляла (в км):  
1948 год — 565,  
1958 год — 1600,  
1967 год — более 7000.

В 1957 году в Кировское подразделение поступил вертолет МИ-1. Первым пилотом-вертолетчиком был Н. М. Наливайко.

В конце 1951 года Кировское подразделение получило самолет АН-2. Первыми его осваивали пилоты Цапкин, Галактионов, Захаров, авиатехник Труфакин.

### ТОЛЬКО ФАКТЫ

18 августа 1941 года Кировское авиаподразделение в полном составе под командованием А. П. Катушева на самолетах ПО-2 улетает на фронт для защиты Родины.

В 1950 году кировские авиаторы впервые приняли участие в авиахимработах. Они производили рассев минеральных удобрений и опыление злаковых культур ядохимикатами.

В 1958 году в Кировском подразделении списан последний самолет ПО-2. Пилотом-ветераном ПО-2 был И. Кулаков.

В 1954 году авиаторы Кирова получили первый базовый самолет ЯК-12. Новую машину обслуживал авиатехник Г. Устинов.



1950 год. Советск. Перед вылетом на лесопатрульное задание. Слева направо: парашютист И. Амонин, командир ПО-2 А. Задорожный и летнаб М. Огарков.

### На стоянке — три У-2

До 1941 года на аэродроме в Кирове садились У-2 и Р-5.

В сороковые годы мы имели три базовые машины У-2. Пилотами работали М. И. Баранов, А. Богачев и я. В зимнее время возили с собой паяльную лампу — при ночевках на периферии самолеты к вылету готовили сами.

Во время войны на фронте погибли летчики нашего подразделения Пиндюр, Кожин, Филиппов, техник Гушин. В 1953 году пилоты нашего подразделения Г. Д. Дудин, Б. Я. Якубов, В. М. Галактионов были награждены орденами «Знак Почета» за налет 500000 километров в легкомоторной авиации.

**А. АЛЕКСЕЕВ,** диспетчер ЛЭРМ.

### Трудно быть первым

27 февраля 1937 года на заснеженном лугу около Заречного парка города Кирова приземлился самолет, управляемый пилотом гражданской авиации А. П. Катушевым.

Самолет прибыл на постоянное базирование в Кирове для обеспечения оперативной работы редакции газеты «Кировская правда».

В условиях бездорожья, слабого развития транспорта самолет явился крупным шагом вперед в деле улучшения связи газеты с отдаленными районами области.

Так было положено начало работе гражданской авиации по обслуживанию народного хозяйства Кировской области. К концу 1937 года создается звено самолетов ПО-2, на которое была возложена доставка газет в районы области.

Отсутствие постоянных посадочных площадок, ра-

диосвязи и метеобеспечения требовало от летчиков звена высокого летного мастерства и самоотверженности. Этими качествами в полной мере обладали пионеры освоения воздушных трасс области пилоты Н. Кузьмин, Г. Кожин, М. Иванов, С. Филиппов, Л. Филин, Н. Грязнов и другие.

Бурно растущее народное хозяйство требовало от авиаторов проведения новых видов работ: авиапатрулирования лесных массивов, борьбы с вредителями сельскохозяйственных культур, организации пассажирских перевозок. Появляются первые местные воздушные линии с постоянными аэродромами в Советске, Яранске, Санчурске, Уржуме, Вятских Полянах. Проводятся первые успешные опыты аэросева, борьбы с вреди-

телями льна в Котельничском районе.

В областном центре на месте существующего ныне создается базовый аэропорт подразделения, все оснащение которого состояло из двух небольших деревянных домиков и нескольких цистерн с горючим.

В июне 1941 года Кировское подразделение гражданской авиации вылетело на фронт. Знания и опыт, полученные за время мирной работы, помогали летчикам и техникам с честью выполнять боевые задания. Одному из пилотов, впоследствии командиру соединения тяжелых бомбардировщиков, Л. Филину было присвоено звание Героя Советского Союза.

**В. КАРПОВ,**  
начальник ОМТС.

### Этапы большого пути

### САМОЛЕТЫ НАД ПОЛЯМИ

Весна вступила в свои права. В колхозах области начались полевые работы. В борьбе за высокий урожай колхозникам помогает и коллектив Кировского аэропорта Гражданского воздушного флота. Летчики производят посев клевера, подкормку посевов минеральными удобрениями. Объем этой

работы нынче по сравнению с прошлым годом увеличивается в несколько раз.

Подкормка посевов с самолетов, проведенная прошлой весной в колхозах Вожгальского и Малмыжского районов, дала прекрасные результаты. В этом году подкормка посевов значительно расши-

ряется. Кроме указанных районов, она проводится в колхозах Кировского, Советского, Белохолуницкого, Просницкого и других районов. Первыми для этой работы в Вятско-Полянский район вылетели пилоты П. Брызгалов и И. Налаков.

В Зуевском районе под-

сев клевера на полях колхоза имени Пушкина ведет пилот И. Дудин. Кроме того, он произвел посев леса в Зуевском лесхозе на площади две тысячи гектаров. Готовятся к вылету в колхозы пилоты Ю. Вяткин, В. Захаров, З. Рязанов и другие.

«Кировская правда»,  
27 апреля 1954 года.



1937 год. Прилетел первый аэроплан... Жители Кирова с любопытством осматривают новую для них «воздушную машину».

### Благодарность колхозников

В один из весенних дней в наш колхоз прибыли три легкомоторных самолета ПО-2А из подразделения, где заместителем командира по политической части тов. Карпов.

С помощью самолетов гражданской авиации в колхозе была проведена большая работа по подкормке озимых хлебов и многолетних трав минеральными удобрениями на площади в 815 гектаров.

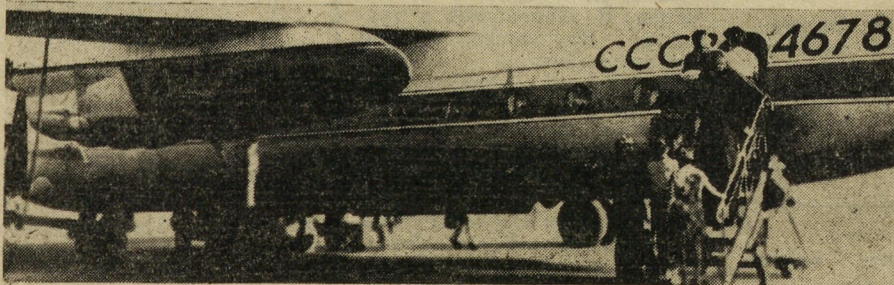
Метод авиаподкормки обеспечивает точное соблюдение заданной нормы расхода минеральных удобрений, равномерное распределение их на всей площади посевов. При этом высвобождается большая часть рабочей силы, экономится труд и время.

Нельзя не отметить

умелую и добросовестную работу пилотов В. Ф. Степина, В. М. Галактионова, Б. Н. Бочерикова и авиатехников А. П. Рыжкова и И. И. Громова.

**П. ПРОЗОРОВ,**  
председатель колхоза «Красный Октябрь»,  
Герой  
Социалистического  
Труда.

«Крылья Советов»,  
6 июля 1953 года.



1967 год. Аэропорт города Кирова. Объявлена посадка в самолет АН-24, рейс 26 до Свердловска...

# УВЕРЕННЫМИ ШАГАМИ

Коллектив Пермского подразделения, подсчитав свои возможности, мобилизовав внутренние резервы, взял на себя в честь 50-летия Великого Октября повышенные обязательства. Прошло семь месяцев, и производственный план перевыполнен по всем показателям. Так, пассажироборот выполнен на 111,8 процента, производительность труда — на 114,7 процента, по приведенным часам на 114,8. За счет снижения себестоимости 10 тонно-километров на 17 копеек и себестоимости приведенного часа на 1 рубль 5 копеек план по прибыли выполнен на 117,2 процента.

Дополнительно к годовому плану планировалось перевезти 11 тысяч пассажиров — перевезено только за семь месяцев около 14 тысяч. Почти в три с половиной раза за семь месяцев перевыполнено годовое социальное обязательство по дополнительной перевозке грузов. Вместо 100 тысяч рублей сверхплановой прибыли получено 166,7 тыс. руб. Вместо 1,5 процента производительности труда возросла за этот же период на 14,7 процента.

Однако это не значит, что в этом годовом авиоподразделении нет недостатков. Так, не выполнен пермяками план по налету часов на самолетах АН-2 и эксплуатационным ТММ на самолетах ЛИ-2.

Не справились в Пермском подразделении с заданиями по авиационным работам. План выполнен только на 93,6 процента.

Качественное выполнение производственного плана — это

прежде всего обеспечение безопасности полетов. Не смогли авиаторы Перми добиться в этом показателе хороших результатов. Здесь не единичны случаи поломки авиационной техники по вине летного состава.

За семь месяцев текущего года поощрено в Пермском подразделении 280 авиаторов.

Но взыскания, наложенные на летный, технический состав, рабочих подразделения свидетельствует о том, что в этом коллективе еще есть нарушители предполетного отдыха, несоблюдение наставлений и инструкций летным и инженерно-техническим составом.

Наряду с выполнением производственного плана и обеспечением безопасности полетов немаловажное значение в деятельности Пермского подразделения имеет обеспечение высокой регулярности полетов. Здесь регулярность составила: по линиям союзного значения — 97 процентов против обяза-

## СОРЕВНОВАНИЕ В ЧЕСТЬ 50-летия Советской власти

тельств 85 и по МВЛ — 92 процента против 90.

Коллектив ИАС выполнил производственный план на 120,4 процента. Выполнена сверхплановая исправность по самолетам АН-2 и ЯК-12, по вертолетам МИ-1 и МИ-2. И только по самолетам ЛИ-2 исправность на пять процентов ниже плана. Это обусловлено, прежде всего, длительным простоем самолетов в ожидании списания.

Себестоимость одной приведенной единицы снижена на 3 процента против двух, предусмотренных социальным обязательством, а производительность труда возросла на 2 процента.

Согласно разработанному на 1967 год

планам НОТ внесено и внедрено в подразделение 12 предложений с экономическим эффектом 13358 рублей при обязательстве 21260 рублей.

За семь месяцев поступило 26 рацпредложений, из которых внедрено 18 с условной годовой экономией 2000 рублей.

Таким образом, обязательство по условно-годовой экономии под угрозой срыва. Оно выполнено только на 40 процентов к плану.

За счет грамотной эксплуатации и выбора наиболее выгодных режимов полета летным коллективом сэкономлено 180 тонн топлива. Это почти вдвое больше обязательств.

Герметизация емкостей, внедрение механизированного слива и налива горючего позволило коллективу ГСМ сберечь 25 800 кг авиабензина и 15 360 кг авиакеросина.

Растет и развивается Пермский аэропорт. Растут кадры, поступает новая авиатехника. В классах и разрядах повышено 50 человек. В этом году освоены полеты и техническое обслуживание вертолетов МИ-2 и освоены двумя экипажами полеты на самолетах АН-24.

План капитального строительства выполнен на 115 процентов. По жилищному строительству освоено 130 тыс. рублей, введен в эксплуатацию 80-квартирный жилой дом, произведено благоустройство территории аэропорта.

Личный состав Пермского подразделения соревнуется с авиакolleктивом Челябинска. По итогам работы первого полугодия вперед вышли челябинцы. А недавно президиум теркома, командование и политотдел УрУ ГА по итогам соцсоревнования за второй квартал нынешнего года присудили первые места с вручением переходящего Красного знамени и Почетных грамот Пермскому аэропорту (начальник С. Е. Чернов) и коллективу ЛЭРМ (начальник И. Е. Машкинский).

Впереди два трудовых предоктябрьских месяца. В этот период необходимо устранить все недостатки, повысить темпы, встретить славный юбилей достойно.

**С. ЗАЙДИНС,**  
заместитель  
главного инженера  
УрУ ГА.

## НОВОСТИ

### ПОЕЗДКА БЫЛА УВЛЕКАТЕЛЬНОЙ

— это мнение всех авиарботников Ижевского аэропорта, кто совершил недавно интересную экскурсионную прогулку на автобусах. Авиаторы побывали на Воткинской ГЭС, где познакомиться с новейшим энергетическим оборудованием, шлюзованием водного транспорта.

На обратном пути они остановились в Доме-музее П. И. Чайковского, где родился великий композитор.

**Н. ПЕРЕВОЗЧИКОВ.**

### Вести из Намангана

В Узбекистан для организации авиационных работ по дефолиации хлопчатника вылетела оперативная группа Уральского управления.

Как нам сообщил из Намангана старший инженер по спецприменению В. П. Блинецов авиационные работы начнутся с 3 сентября.

**В. ЗОНОВ,**  
инженер по спецприменению.

### Труд дисциплиной крепок

## Суд чести принимает решение

Партийная организация Кировского подразделения повседневно занимается воспитательной работой среди личного состава. **РУКОВОДСТВУЯСЯ ПОСТАНОВЛЕНИЕМ ЦК КПСС ПО ТУЛЬСКОЙ ОБЛАСТИ,** мы уделяем большое внимание повышению дисципли-

ны труда и быта авиаторов.

Второй пилот ЛИ-2 летного коллектива нашего подразделения Ю. П. Пассаженников до недавнего времени допускал нарушения, связанные с аморальным поведением, как на производстве, так и в быту.

На состоявшемся суде товарищеской чести авиаторы Жигулин, Антипов, Обухов и другие резко критиковали Ю. П. Пассаженникова. Суд вынес ему общественное порицание, условно оставив на летной работе.

Прошло три месяца. За это время Ю. П.

Пассаженников не имел ни одного нарекания от командования и товарищей по работе.

Этот пример лишний раз доказывает, как важно в воспитательной работе применять принцип гласности.

Меры, принятые командованием и партийной организацией, положительно сказа-

лись на состоянии дисциплины. По сравнению с этим же периодом прошлого года количество нарушений в целом по подразделению уменьшилось за шесть месяцев наполовину.

**В. СИДОРОВ,**  
секретарь партбюро Кировского подразделения.

## Пятидневка — это здорово

**НАШЕ** управление перешло на пятидневную рабочую неделю. К этому важному событию мы начали готовиться еще в конце прошлого года. Первыми осуществили это мероприятие авиаторы Пермского подразделения. А завершили переход магнитогорцы.

Итак, теперь мы работаем по принципу 5+2. Хорошо это или плохо?

Конечно, рано делать окончательные выводы, тем более в широком масштабе, о том, что дает авиоподразделению пятидневка. Каждый рабочий коллектив сложный механизм, и у каждого коллектива свои трудности, связанные с новым ритмом работы. К нему надо привыкнуть, в него надо войти. А для этого необходимо время.

Но первые впечатления о работе по-новому уже сложились.

**ЕСТЬ** в ЛЭРМе второго Свердловского подразделения участок текущего ремонта и подготовительных работ самолето-моторного парка. Начальником здесь Николай Аркадьевич Чирков.

20 слесарей, токарей, сварщиков, авиатехников, мойщиков трудятся в этом коллективе. Двадцать рабочих — двадцать разных характеров. Но именно на примере этого рабочего участка наших реммастерских и хочется раскрыть то новое, что принесла нам пятидневка.

Прежде всего начальник. Не будет ошибкой, если скажем, что Н. А. Чирков именно у нас вырос. 14-летний пареньком, учеником мастерских, которой руководил опытный авиатехник А. Г. Зюзов, пришел Николай Аркадьевич в Уктусский аэропорт. Служба в армии. Возвращение. Учеба в УТО. И снова работа авиатором. А с нынешнего года доверено Н. А. Чиркову руководство одним из ответственных участков реммастерских.

На этом участке мнение о пятидневке было единодушным.

— Увеличилась нагрузка на день? В общем да,

но я этого почти не чувствую, — говорит один из опытейших ремонтников Сергей Николаевич Устюжанинов.

— И я, — вступает в разговор Н. А. Чирков. — Если говорить прямо, — без особого напряжения ремонтируем за пять дней то же количество моторов и агрегатов, что и раньше. Правда, за два дня накапливается несколько больше работы на понедельник. Но разработанный график поочередного обслуживания бригадами в выходные дни устраняет и этот недостаток. И насчет зарплаты рабочих прикидываю: все должно быть нормально.

...Считают рабочие. Подсчитывают и руководители. Недавно прикинули итоги первой половины августа — цифры радуют.

Как и на других участках, в коллективе Н. А. Чиркова готовились к переходу как к большому и важному событию. И до сих пор у них многое напоминает об этом напряженном этапе. Висят графики нового режима, — на всякий случай. Ведется дальнейший поиск улучшения оперативности работы, чтобы из-за ремонтников не было простоев авиатехники.

Вот такой вдумчивый и добросовестный подход к переходу на пятидневную неделю и обеспечил успех дела.

**НУ,** а отдых? Ведь от того, как отдыхает человек, зависит и то, как он работает... Ведь, в конце концов, два выходных дня даются нам не только для того, чтобы восстановить затраченные на производстве силы. Потому что отдых — это духовный рост человека, его культурное и эмоциональное развитие.

Вопрос двух выходных дней также очень сложен, и его не решить вот так сразу. Здесь встанет масса проблем — питание, транспорт, работа клубов и т. д. — это все в городском масштабе.

А как в масштабе наших реммастерских? У нас составлен развернутый план предстоящих культурных мероприятий. В основном здесь сде-



лан акцент на массовые выезды за город. Есть в этом деле и свои заповеди. Так, инженер смены А. В. Карпинский не раз сам выезжал в лес разведать, где есть ягоды, грибы, и только после этого организовывал коллективные выезды рабочих.

На участке Н. А. Чиркова тоже есть свои специфические черты отдыха. Умеют здесь труженики, такие как В. Щепкин, П. Вараксин, С. Устюжанинов, Ю. Тонцин, Т. Долженко, Р. Гараева, Т. Сибирякова, работать, уметь и отдыхать.

**А. НИКИТИН,**  
начальник ЛЭРМ.

**ПЯТИДНЕВКА** вошла в нашу жизнь. Она принесла с собой заботы, проблемы, трудности. Но она принесла и уже вполне ощутимые блага для человека.

На снимке: Н. А. ЧИРКОВ и С. Н. УСТЮЖАНИНОВ за работой.

# Тяжесть в редакции

## Нет, это не мелочи

«Прожектористы» нашего подразделения провели очередную рейд по культуре обслуживания пассажиров.

При осмотре самолетов АН-2 № 41293, 41291, 98305, 15961, 15249 участники рейда стали свидетелями бес-

хозяйственности в подготовке самолетов и приему пассажиров. В салонах грязно, ковровые дорожки на сиденьях пришли в негодное состояние, аптечки частично или полностью не укомплектованы. Видимо, начальник санчасти Т. А. Воротова «за-

была» о своих прямых обязанностях медика и пустила дело на самотек. А козлом отпущения стал «желанный гость Аэрофлота» — пассажир.

Немало претензий можно высказать и в адрес перевозчиков (начальник службы Н. И. Бородин). Почему, например, считается нормальным явлением отсутствие носильщика на перроне после прибытия в Киров очередного

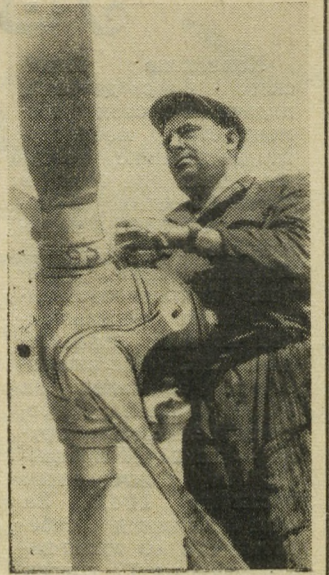
самолета? Почему на чемаданах пассажиров, прибывающих из районов области, нет бирок, что усложняет разгрузку?

Подобные «мелочи» приводят, что вполне логично, к «небольшим недоразумениям». Так, например, 25 июля этого года на самолете АН-2 № 15249 груз вместо одного населенного пункта был отправлен в другой районный центр...

Как можно говорить о

культуре обслуживания, если в вечернее время перрон не освещается и пассажиры на ощупь, часто по лужам добираются от самолета до аэровокзала? Наверное, для энергослужбы подразделения, где начальником Л. А. Дударев, эта проблема не является неразрешимой.

**А. СОЛОСТЕЙ,  
З. ЗАЯКИНА,  
Л. МИРОНОВА,**  
члены штаба  
«Комсомольского прожектора»  
Кировского авиоподразделения.



Двадцать лет прослужил авиатехником в военно-воздушных силах страны коммунист Григорий Иванович Сивков. Девять лет назад, после демобилизации, пришел он на работу в гражданскую авиацию.

Сейчас Григорий Иванович работает бригадиром авиатехников. Его бригада одна из лучших в ЛЭРМе второго Свердловского подразделения. Дружный коллектив ремонтников принял и успешно выполняет повышенные обязательства в честь 50-летия Великой Октябрьской социалистической революции. Каждый член бригады Г. И. Сивкова — или ударник коммунистического труда, или борется за это почетное звание.

## СКОРОСТНЫЕ РЕЙСЫ

МИНИСТЕРСТВО ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ СССР ДО КОНЦА ГОДА ОТКРЫВАЕТ БОЛЕЕ 60 АВИАЛИНИЙ, ПО КОТОРЫМ ПОЛЕТЯТ РЕАКТИВНЫЕ И ТУРБОВИНТОВЫЕ СКОРОСТНЫЕ САМОЛЕТЫ.

ОСОБЕННО МНОГО НОВЫХ НАПРАВЛЕНИЙ ОТКРЫВАЕТСЯ ДЛЯ АН-24, КОТОРЫЕ ЗАМЕНЯТ ПОРШНЕВЫЕ САМОЛЕТЫ. ЭТИ СКОРОСТНЫЕ ВОЗДУШНЫЕ КОРАБЛИ УЖЕ ПРОКЛАДЫВАЮТ НОВЫЕ ТРАССЫ МЕЖДУ ГОРЬКИМ И АНАПОЙ, ГОМЕЛЕМ И ЛЕНИНГРАДОМ, ИЖЕВСКОМ И СОЧИ, МОСКВОЙ И КОТЛАСОМ, ЯКУТСКОМ И БАТАГАЕМ.

## Так держать!

Успехами в труде встречают комсомольцы Курганского подразделения приближающийся праздник Великого Октября. В соревновании комсомольских организаций Октябрьского района за достойную встречу 50-летия Великого Октября молодые авиаторы в течение двух кварталов прочно удерживают первенство.

Почетное первое место присуждено нашим комсомольцам и в соревновании транспортных организаций города. И это не случайно. На счету молодежи подразделения немало добрых дел. Добившись высоких

производственных показателей, они сумели опередить своих соперников по соревнованию — железнодорожников.

Энтузиазм, ударный труд молодых авиарботников отмечены Почетной грамотой обкома ВЛКСМ и вымпелом районного комитета комсомола.

Своеобразной оценкой деятельности комсомолки

**Комсомольская  
ХРОНИКА**

подразделения явилось и то, что Курганская студия телевидения посвятила им специальную передачу, в которой рассказывалось о делах и буднях молодых авиарботников.

**В. СТАРЦЕВ,**  
член молодежной  
редакции при газете  
«Авиатор Урала».

## СПОРТ ШАГ НАЗАД

НА ДНЯХ из столицы Украины вернулись домой спортсмены нашего управления. Выступление на летней спартакиаде Аэрофлота не принесло им лавров победителей. Ни один из наших легкоатлетов не смог завоевать даже бронзовой медали.

В итоге четырехднев-

ной борьбы на гаревых дорожках и в секторах для метания спортсмены сборной Уральского управления заняли лишь ЧЕТЫРНАДЦАТОЕ МЕСТО. Если учесть, что в прошлом году наша команда была вторым призером

первенства Аэрофлота, то результат, прямо скажем, малоутешительный.

Чемпионами летнего форума спортсменов авиарботников стали физкультурники Украинского управления, которые продемонстрировали большую волю к победе. На втором месте — красноярцы, на третьем — команда Восточно-Сибирского управления.

**С. ФРОЛОВ,**  
наш спортивный  
обозреватель.

## ЗАПАД БЕЗ ГРИМА

ЭТО произошло три года назад. Телетайписты, принимавшие сообщения из-за океана, вначале подумали, что ошиблись. Американские парашютисты Род Пэк и Боб Аллен из Голливуда совершили прыжок, далеко выходящий за рамки не только авиационного спорта, но и необходимости. В чем же его особенность?

На высоте 4267 метров Пэк покинул борт самолета, не имея на себе парашюта. Вслед за ним выпрыгнул его товарищ, держа в руках парашют для Пэка. После маневрирования в воздухе они сблизались. Аллен передал Пэку парашют, и когда тот надел его на себя, по условленному сигналу они разошлись. После этого каждый раскрыл свой парашют и благополучно приземлился.

Естественно, что не только у телетайпистов, имеющих каждый день дело со всякого рода сенсациями, но и у каждого здравомыслящего человека возник вопрос: зачем этим людям понадобилось совершать такой рискованный прыжок? На это ответил сам Род Пэк:

— Я работаю в Голливуде дублером артистов, выполняющих во время съемок опасные трюки. Думаю, что этот прыжок — один из величайших трюков — улучшит мою карьеру...

Трудно сказать, принес ли рекламный трюк Роду Пэку желаемые результаты. Ясно лишь одно: он был на волосок от гибели. Пэку повезло, посчастливилось проскочить ту грань, которая стала роковой для двух его соотечественников

рекордсмен. На его «лицевом» счету добрая сотня обузданных небесных тангов. Да и Элу Уайту, полковнику Коттону, майору Грассу и другим опыта не занимать. Парни из Пентагона знают свое дело. Для «Дженерал электрик» они

ми в небо и нацелкает своей камерой массу снимков. Цветные снимки разными ракурсами запечатлят пять машин, на которых установлены двигатели концерна «Дженерал электрик» в полете над пустыней. Это

цика, которые могут летать со скоростью более трех тысяч километров в час, а постройка каждого обошлась почти в полтора миллиарда долларов.

Руководитель полетов наконец-то расстался со своей сигарой. До взлета мало времени. Сейчас участники группового полета ждут в раздевалке. Гермошлемы и высотные комбинезоны сделают их неузнаваемыми. Наступили минуты последнего напутствия. Все встали.

— При вашей готовности я вышло самолет в квадрат 276. Инверсионный след, что он там оставит, будет линией максимальной близости. В этот момент мистер Циммерман включает свои камеры. Полковнику Коттону поручается корректировать ваше место в строю... Все ясно?

Старший группы ответил за всех:

— О кэй, сэр...

(Окончание следует).

## Соучастие в убийстве

**М. Мейлахс**

в разыгравшейся недавно трагедии над калифорнийской пустыней Мохав.

...Руководитель полетов сбросил свою генеральскую фуражку и положил ноги на стол. Он был совершенно спокоен. Для этого полета пригласили знающих ребят. Многие из них летчики-испытатели. Вот тот крепкий, что сидит у окна, — Джозеф Уокер, мировой

не поспешили. Во всяком случае на аэродром они прислали «звезд» первой величины.

Генерал испытующе посмотрел на человека, при строившегося в самом дальнем углу рубки. Тот не летчик. Это Джон Циммерман — фотоас рекламного отдела «Дженерал электрик». Сегодня фотограф отправится вместе со все-

будет непревзойденное зрелище. И самое главное — гвоздь. Да-да, гвоздь. Если истребители Е-104 «стар-файтер» хорошо известны в Соединенных Штатах и за ее пределами, то ведущий самолет ХВ-70 «валькирию» увидят впервые. «Валькирия» может поразить любого. Военные заказали у концерна два таких супер-бомбардиров-

**Нам адрес  
и телефон**

Свердловск-20,  
аэропорт Уктус.  
Б2-05-21, доб. 1-86.

Редактор Р. ЛАПИКОВ.

НС 31380. Заказ № 4594  
Тип. изд-ва «Уральский рабочий»,  
Свердловск, пр. Ленина, 49.

