С праздником, товарищи авиаторы!

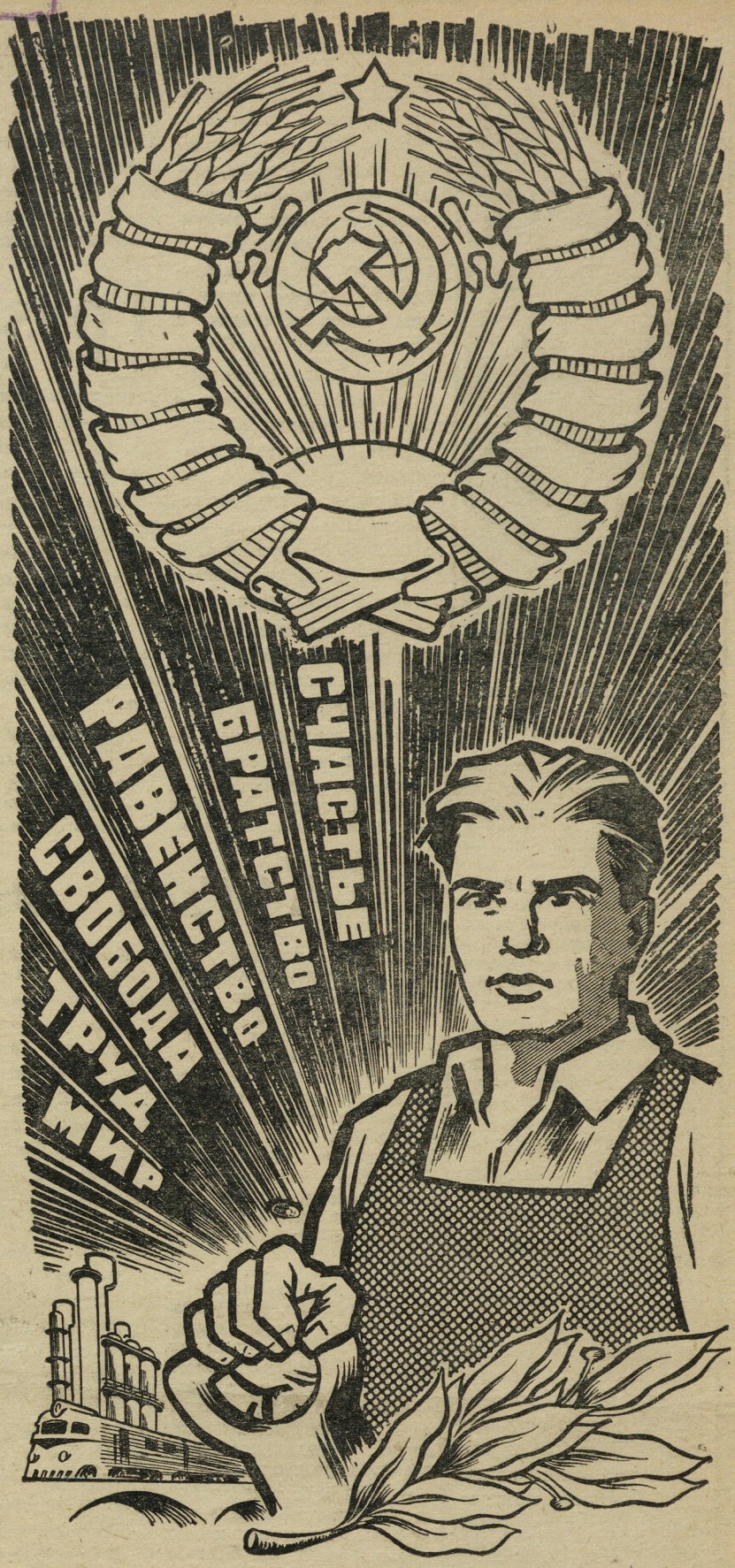
Пятого декабря — День Конституции СССР

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

Авиатор Урала

ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

№ 56 (1643). | ЧЕТВЕРГ, 30 НОЯБРЯ 1967 г. | Год издания XXVI



Труд — счастье!

Великие завоевания Октября и социалистического строительства нашли свое воплощение в самом ярком общественном документе современной эпохи — Конституции СССР.

Впервые в истории наша Конституция не только провозгласила великие права трудящихся, но и прочно гарантировала их.

Трудовыми подарками отмечают этот день авиаторы Урала. Уктусское подразделение рапортовало об успешном выполнении плана второго года пятилетки. Почетное звание коллективов и экипажей имени 50-летия Октября присвоено многим нашим авиаработникам.

За десять месяцев нашим управлением выполнен одиннадцатимесячный план по всем основным показателям.

В юбилейном году резко поднялась производительность труда. Увеличился пассажирооборот.

Право на труд у нас рядом с правом на отдых. Сотни авиаторов отдохнули в домах отдыха, туристических поездках в нашей стране и за рубежом.

В Советском Союзе каждый четвертый житель учится. Успешно овладевают знаниями и многие наши авиаторы.

Система политпросвещения охватила около 60 процентов личного состава управления.

Трудящиеся всей земли увидели в Советском государстве реальное воплощение лучших своих мечтаний и надежд, поняли, что подлинную свободу, равенство, братство можно завоевать лишь под знаменем социализма и коммунизма. В этом наше величие, в этом наша сила.

На вахте пятилетки

Тщательно готовятся к каждому полетному заданию пилоты Магнитогорского подразделения В. Г. Поздняков, Е. Б. Кузьмин, В. Б. Нилов. Всегда готов прийти им на помощь дежурный штурман Г. С. Штинов. Благодаря этому в экипажах авиаторов нет случаев нарушения безопасности полетов.

На снимке (слева направо): В. НИЛОВ, Г. ШТИНОВ, Е. КУЗЬМИН, В. ПОЗДНЯКОВ.

Праздничные новости

- **Время подчиняется упорным**
- КАВАЛЕРЫ ПОЧЕТНОГО ЗВАНИЯ
- *СОКРАЩАЮТСЯ БОЛЬШИЕ РАССТОЯНИЯ...*
- *ПОМОЩНИКИ ХЛЕБОРОБОВ*

«Годовой выполнен, — докладывают курганцы, — трудимся в счет 1968!»

Коллектив Курганского подразделения досрочно к 20 ноября выполнил социалистические обязательства, взятые на юбилейный год. Сейчас авиаторы-курганцы трудятся в счет третьего года пятилетки.

Годовой производственный план по всем основным показателям выполнен с хорошим качеством и без летных происшествий.

План выполнен (в процентах):

по пассажирообороту — на 106,3,

по участковому тонно-километражу — на 102,1,

по приведенным часам — на 100.

Получено сверхплановой прибыли 190 тысяч рублей.

А. ЧЕРНЯВСКИЙ,
командир Курганского подразделения.

Имени 50-летия

В СОЦИАЛИСТИЧЕСКОМ соревновании право называться коллективом имени 50-летия Октября в Курганском подразделении завоевали смены службы движения, где старшими диспетчерами П. Ф. Зеедь и В. П. Смутов, объект связи КДП, который возглавляет радиотехник П. Н. Жуков, авиационные звенья командиров А. Н. Баранова и В. В. Наумова.

Удостоены почетных званий одиннадцать экипажей самолетов АН-2, среди них комсомольско-молодежные экипажи, где командирами Г. Швот, Н. Филиппов.

Пермь—Адлер на АН-24

Существенные изменения произошли в зимнем расписании движения самолетов из Пермского аэропорта.

Начиная с 15 ноября открылся новый прямой рейс Пермь—Адлер. По этому маршруту летают пермские экипажи на базовых АН-24.

Первым открыл новую авиалинию экипаж АН-24 под командованием Ивана Митрофановича Дронова. Через день к берегам Черного моря направил свой самолет другой пилот, коммунист Александр Михайлович Богомолов.

Уральцы — участники ВДНХ-67

ЗА ДОСТИГНУТЫЕ успехи в выполнении авиахимработ 1966 года участниками ВДНХ утверждены многие авиаторы Кировского подразделения.

Среди получивших свидетельства всесоюзной выставки командиры самолетов АН-2 В. Е. Зязин, Л. Н. Кириллов, И. П. Кулаков, пилоты ЯК-12 И. И. Вшивцев, А. В. Иванов, Г. Е. Семаков, авиатехники Д. Д. Коротких, А. М. Кузьмин, А. А. Кодолов и другие. Всего 20 человек.

В. КОЛЧИН,
старший инженер по спецприменению Кировского подразделения.

ВПЕРВЫЕ провел над колхозными полями свой самолет Игорь Федорович Смирнов в 1959 году. А сейчас на его счету тысячи гектаров обработанных сельскохозяйственных земель.

С начала года, включившись в соревнование по достойной встрече Великого Октября, экипаж взял повышенные обязательства. Весну юбилейного года пилоты Игорь Смирнов и Владимир Пикулев встретили в Запорожье. Хорошо потрудились они в колхозах и совхозах Кировской и Курганской областей.

Экипаж, выполнив свои социалистические обязательства, добился самой высокой в подразделении нормы, обработав 45,4 тысячи гектаров сельскохозяйственных земель.

Экипажу И. Смирнова присвоено звание имени 50-летия Октября. В летном подразделении Игорь Смирнов известен не только как опытный «химик», авиаторы с интересом читают в боевых листках его сатирические стихи.

Снимок А. Крушинского.

Народный контроль — в действии

Грузам — зеленую улицу

Комиссия народного контроля первого Свердловского подразделения, проверявшая работу отдела перевозок в части занятости пассажирских кресел, загрузки грузом начальных и транзитных рейсов до предельной нормы, выявила значительные недостатки в работе грузовой службы.

В данный момент несколько улучшилась работа в этом направлении, но продолжает оставаться нерегулярным обеспечение вывозки груза со стороны автоколонны и автобазы. Так за 18 дней октября по этой причине не было вывезено около 100 тонн груза.

Случаи невыполнения наряда по выделению автомашин с их стороны имелись и в октябре.

До сих пор не решен вопрос механизации погрузочно-разгрузочных работ, а именно автобаза имеет два автопогрузчика, но не выделяет для них водителей. В каждой смене грузового склада должны работать не менее 7—8 автомашин, в большинстве случаев работает 5—6, из которых две полностью заняты только почтовыми операциями.

Заявки работников грузового склада на автокран для выполнения работ, связанных с тяжеловесами, выполняются нерегулярно. Штат грузчиков не укомплектован. Вместо 15 в смене работает по 8—10 человек.

Некоторые работники даже из отдела перевозок склонны рассуждать, что увеличение штата грузчиков на сдельной работе повлечет за собой текучку ввиду снижения заработка.

Нам кажется, разницы в заработке не будет, от этого только увеличатся доходы предприятия, так как необходимые условия для увеличения грузооборота имеются, ибо самолеты из нашего аэропорта, особенно транзитные, в большинстве своем уходят недогруженными, в зимнее время эта возможность возрастает за счет естественного сокращения потока пассажирских перевозок.

Пора от разговоров переходить к практическим делам в решении коренного вопроса механизации трудоемких работ, а именно оборудовать эстакаду для установки мостового крана. Это ликвидирует простои автотранспорта под погрузкой и разгрузкой.

Без положительного решения данного вопроса нечего и думать о каком-либо серьезном увеличении грузооборота, повышении производительности труда, культуры производства работ и техники безопасности. У некоторой части работников аэропорта имеются суждения, что нужно больше заниматься пассажирскими перевозками, ибо это дает чистый доход.

Или можно услышать, что пусть, мол, пассажиры летают, а грузы подождут, они не шумят.

Это вредный, неправильный подход к делу. Всем ясно, что пассажирам — зеленая улица, но почему по этой улице не могут следовать одновременно и грузы, когда есть на это полная возможность?

Урал является поставщиком всевозможной продукции, от которой часто зависит ритмичная работа предприятий и строек других районов страны, и поэтому хотим мы этого или нет, но пока воздушный грузооборот приобретает рамки государственной важности. От того, насколько быстро и оперативно мы будем доставлять грузы по назначению, во многом будут зависеть темпы развития социалистической экономики.

А. ИСАКОВ,
председатель группы народного контроля.

Когда работа спорится

Подходит к концу 1967 год. Год особенно знаменательный. Как и во всей стране, он и в ремонтном предприятии был богат знаменательными делами. И хотя окончательные итоги еще не подведены и можно говорить лишь об ожидаемых результатах, уже вполне очевидно, что они будут неплохими. Об этом свидетельствует работа, проделанная нами в честь 50-летия Великого Октября.

План, по сравнению с прошлым годом, был увеличен, однако как на нашем участке — испытательном, так и на других он успешно выполнялся и перевыполнялся. Значит, повысилась производительность труда, выросло мастерство авиаторов-ремонтников.

В этой небольшой заметке мне хочется коротко рассказать о людях нашего коллектива, о тех, благодаря кому мы успешно справились с социалистическими обязательствами, выполняем плановые задания.

Кажется, совсем недавно пришли к нам учениками по профессии механика-испытателя авиационных двигателей Ю. Гонин, О. Тихонов, Б. Пьянков, М. Никитин и другие. Заботливо, по-деловому отнеслись к их обучению бригадиры Ю. А. Домрачев и Г. С. Матвеев, мастера смен В. И. Александровский, И. С. Клемай, В. С. Пятиримов. За три месяца молодые рабочие освоили новую профессию и в настоящее время стараются не отставать от старших товарищей.

Ветераном нашего участка можно назвать мастера И. С. Клемая. От слесаря-сборщика, механика-испытателя он вырос на производстве до мастера.

В совершенстве овладел профессией и стал мастером и В. Н. Харисов.

Эти два авиатора-ремонтника более пятнадцати лет работают на нашем предприятии, являются лучшими активистами и рационализаторами.

В. Н. Харисов в этом году предложил вместо проводов, подсоединяющихся отдельно к переключателю муфты включения двигателя, использовать колодку с укрепленными проводами.

Значительно облегчило труд ремонтников рацпредложение И. С. Клемая: подвешивание соединительного вала при монтаже и демонтаже авиадвигателей с редуктором Р-5.

С начала этого года были взяты нашим коллективом повышенные социалистические обязательства в честь 50-летия Великого Октября. По итогам лучшей бригадой испытателей стала бригада Ю. Я. Домрачева в составе мастера В. Н. Харисова, механиков В. В. Дербенева, В. И. Фоминых и Ю. П. Гонина.

Награждены памятными вымпелами, как лучшие по профессии, механики А. Н. Яковлев и А. М. Овчинников. За хорошее содержание рабочего места вручен вымпел бригаде Э. Порхачева.

Вместе с трудовым подъемом на производстве планомерно шло улучшение бытовых условий на рабочих местах.

В нынешнем году построена в испытательной станции раздевалка на 40 человек, сушилка для спецодежды, душевая. На участке консервации — камера для наружной консервации двигателей, помещение для сушки и расфасовки селикогена. Оборудованы раздевалка, комната для клейки чехлов, двухходичной консервации и т. д.

Два разработанных плана НОТ, можно сказать, в основном внедрены в производство. Тут имеются в виду те пункты, которые мы в силах сами выполнить. Слово за строителями и главным механиком ремпредприятия.

На улице уже зима. Но пункт из планов НОТ, в котором говорится об укрытии от снега и дождя монорельса, не выполнен.

Не отремонтированы железнодорожные пути, не механизировано открытие и закрытие металлических ворот главного здания испытательной станции.

Это часть наших недостатков. За оставшийся период юбилейного года искоренить их — наша первостепенная задача.

М. ШАВРИКОВ,
зам. начальника испытательной станции ремпредприятия.

ГОТОВИМСЯ РАБОТАТЬ ПО-НОВОМУ

ТРИБУНА ЭКОНОМИСТА

Подготовка к переходу на новую систему хозяйствования — дело не одного месяца, она требует плана и участия в ней всего коллектива. Многое из того, что вошло в план подготовки, в Курганском подразделении сделано. Так, произведен расчет образования фондов материального поощрения, социально-культурных мероприятий и жилищного строительства и фонда развития производства. Фонд материального поощрения составит 85,5 тысячи рублей, на социально-культурные мероприятия подразделение в будущем году израсходует 20 тысяч рублей. Плановый отдел разработал для каждой службы положения премирования по итогам работы за месяц и за год.

Сейчас коллектив работает над мероприятиями, которые обеспечат выполнение повышенных социалистических обязательств. В них предусматривается дальнейшее повышение регулярности полетов за счет увеличения исправности самолето-моторного парка, образование резерва самолетов, систематическая работа по внедрению НОТ, что является основой дальнейшего роста производительности труда.

Уделяется большое внимание повышению коммерческой загрузки и рентабельности отдельных линий. Для самолетов АН-2 в нашем подразделении рейсы не будут убыточны при условии, если в каждый из рейсов самолет доставит в аэропорт 10 пассажиров или 600—650 килограммов груза. Уже сейчас мы вынуждены прекратить полеты в Гладковку и Целинное. Эти рейсы не оправдали себя. А в такие аэропорты как Мостовое, Шатрово, Мокроусово следует увеличить частоту движения самолетов. Заключаются договоры с предприятиями и организациями на 1968 год для перевозки грузов. Коммерческая загрузка самолетов — один из показателей работы служб перевозок и движения, поэтому их работникам нужно подумать над путями повышения загрузки. Бесспорно, в этих вопросах должны быть заинтересованы и пилоты.

План подготовки к переходу на новую систему планирования и материального стимулирования предполагает учет основных средств подразделения. Проведенная инвентаризация показала, что у нас есть излишки оборудования или пришедшее в негодность, которое необходимо списать. Реализовано и списано такого «мертвого груза» на 44 тысячи рублей.

Во всех службах организована экономическая учеба, основной упор на занятиях был сделан на то, что даст подразделению новая система хозяйствования.

О задачах авиаработников в период подготовки говорилось на открытом партийном собрании.

До 20 декабря во всех службах пройдет общий смотр готовности к переходу на новую систему хозяйствования. Специальные бюллетени, которые будут вывешены в каждом отделе, познакомят авиаторов с планом на 1968 год (производственный план будущего года по сравнению с 1967 выше примерно на 12 процентов). Кроме того, смотр и бюллетени преследуют иную цель. Они должны привлечь коллектив к поискам резервов улучшения экономических показателей.

И завершающим этапом подготовки к переходу на новую систему планирования и материального стимулирования явится профсоюзная конференция.

В. БЕЛЫХ,
старший экономист Курганского подразделения.

Пассажиру — заботу и внимание

ВОЗЬМИТЕ ЖАЛОБНУЮ КНИГУ

19 ФЕВРАЛЯ 1968 года исполнится ровно год со дня открытия новых воздушных ворот в Перми. Сравнивать старый и новый аэровокзалы нет смысла. Слишком бесспорно внешнее превосходство нового современного двухэтажного здания над старым.

Попытаемся проследить и за прямопропорциональной зависимостью между улучшением внешности здания вокзала и одновременным повышением культуры обслуживания пассажиров.

Поможет нам в этом приятном деле начальник аэровокзала Г. К. Козлова. Она рассказывает:

— В старом здании я работала начальником смены. Претензии со стороны пассажиров не являлись там большой редкостью. В среднем получалось около десяти серьезных, обоснованных жалоб за год. За время моей работы на новом месте подобного не происходит. Возьмите нашу жалобную книгу, почитайте. Убедитесь сами!

...Небольшая синяя книжка, наполовину уже заполненная записями. Какими? Давайте читать вместе:

«15.4.67 г. Крайне приятно чувствовать помощь хороших людей, когда особенно спешишь. Хорошие люди!!!

Спасибо всем!

С уважением Тудвасев, студент».

«Выражаю сердечную благодарность за чуткость, внимание и отзывчивость сотрудникам Аэрофлота В. И. Мокрушиной и Г. Ф. Андреевой.

Случилось в моей жизни несчастье, нужно срочно быть дома. И девушки в столь трудную минуту отнеслись ко мне как нельзя лучше. Они помогли мне в перелете рейсом по маршруту Пермь — Казань. Прошу администрацию объявить им благодарность.

С уважением Изотов, пенсионер».

«Сборная команда г. Саратова по борьбе самбо выражает свою благодарность Гале Галкиной за чуткое отношение и за оказанную помощь в вылете из Перми в Саратов. Приятно сознавать, что в Пермском аэропорту есть такие чуткие люди как Галина Галкина. Большое вам спасибо, Галя!

По поручению команды тренер Филатов.

20.6.67 г.».

Не правда ли, приятно читать такие записи! На заботу и сердечное тепло пассажир отвечает искренними словами благодарности...

Итак, мы познакомили вас с одной из сторон работы Пермского аэровокзала. Можно подвести итог и вывести простейшую формулу: новое помещение + Х=новые отношения.

Это равенство верно лишь при условии, что к неизвестному (за Х мы принимаем пассажира) будет найден особый человеческий подход.

Главное, всегда помнить об этом!

В. ГУРИН.

Награда лучшим

Зачинателями многих интересных и полезных дел стали в юбилейном году комсомольцы Кургана. Они умеют трудиться с огоньком на производстве и в общественной жизни.

Значком ЦК ВЛКСМ «Молодому передовику производства» награждены комсомольцы В. Петухов, И. Коротченко. Почетные грамоты обкома комсомола вручены радиотехнику В. Васильеву и радиооператору службы связи Л. Глущенко. Путевками в международный лагерь награждены Валерий Васильев, комсорг службы связи и Николай Зоткин, секретарь комсомольской организации ЛЭРМ.

На этом снимке первый в мире женский экипаж самолета ИЛ-18, который установил мировой рекорд, пролетев от Симферополя до Южно-Сахалинска без посадки. Командиром этого отважного экипажа была уральская летчица, Герой Социалистического Труда Любовь Уланова.

Павел Клюев

КАК ВЫРОСЛИ КРЫЛЬЯ

В двадцатые годы мне довелось принимать непосредственное участие в создании воздушного флота на Урале. Об этом я и хочу рассказать.

Создание воздушного флота в нашей стране началось в 1923 году, когда было организовано Всероссийское общество добровольного воздушного флота «Добролет» и украинское общество воздушных сообщений «Укровоздухопуть». Тогда же открылась первая авиалиния Москва — Нижний Новгород (теперь Горький). Патриотическое движение быстро охватило Урал. Трудящиеся устраивали субботники, проводили сбор средств на строительство самолетов.

В 1923 году Уральское отделение ОДВ решило приобрести три самолета для агитполетов и связи между крупными центрами области. Одновременно началось оборудование посадочной площадки за Цыганской слободкой — между городом и селом Уктус. Сотни горожан приходили сюда по субботам, корчевали пни, заравнивали рытвины и ухабы. Конечно, никаких бетонных дорожек тогда не было, да большего тогда и не требовалось: самолетики-то были маленькие. Впоследствии эта площадка перешла в ведение Гражданского воздушного флота, она несколько сместилась в сторону Уктуса и стала базой Уктусского аэропорта.

—2—

Так начиналось строительство «воздушных ворот» нашего города.

В марте 1924 года на нашей площадке приземлился первый уральский пассажирский самолет, совершивший перелет Москва — Екатеринбург. Здесь же базировались еще два самолета ОДВФ. Отсюда мы отправлялись в агитполеты в Нижний Тагил, Кунгур, Пермь, Тюмень и Тобольск. Кстати, на этой площадке приземлились французские летчики братья Арошар, совершившие перелет Франция — Урал. При взлете их самолет потерпел аварию, и один из летчиков, получив повреждения, лечился в клинике профессора В. К. Шамарина.

Таковы были «будни» нашего маленького, первого на Урале аэродрома...

Теперь о перелете Москва — Екатеринбург.

К началу 1924 года в нашей стране действовало уже несколько авиалиний: Москва — Петроград, Москва — Киев (через Харьков), Москва — Нижний Новгород и другие, но в восточном направлении дальше Нижнего Новгорода пассажирского движения еще не было, и нам пришлось стать «первооткрывателями» этой восточной трассы.

В феврале 1924 года Уралоблисполком и правление УралОДВФ командировали меня в Москву для заключения договора с правлением общества «Добролет» и получения самолета, который надо было доставить в Екатеринбург воздушным путем.

В Москве ко мне присоединились пилот Н. Найденов и бортмеханик М. Харкивнюк. Получив четырехместный пассажирский дюралюминевый самолет системы «Юнкерс», мы обсудили перелет. Предстояло покрыть большое расстояние по неизведанному маршруту, поэтому решили лететь этапами: Москва — Нижний Новгород; Нижний Новгород — Казань; Казань — Сарапул; Сарапул — Красноуфимск; Красноуфимск — Екатеринбург. Замечу, что в Главвоздухофлоте удалось раздобыть старую потертую карту Российской империи. Разумеется, такая карта была весьма ненадежным средством ориентировки, поэтому во время полета мы придерживались линии железной дороги. К тому же ни средств радиосвязи, ни аэронавигационных приборов на самолете не было. Перелет начался 5 марта 1924 года. До Нижнего Новгорода добрались благополучно. Здесь в сумерках показалась Казань. Вот здесь-то и начались первые неприятности.

—3—

Аэродрома в Казани тогда не было, имелась лишь площадка вроде нашей, екатеринбургской. Перед вылетом по телефону условились, что границы площадки будут обозначены горящими кострами. Но, к нашему удивлению, костров в городе оказалось так много, что мы растерялись. Как позже выяснилось, казанцы праздновали какой-то национальный праздник и по этому поводу устроили сплошную иллюминацию.

Сделав несколько кругов, приземлились в поле. Утопая в снегу, я добрался до ближайшей деревни, носившей название Козьи Гривки, нанял извозчика и отправился разыскивать аэродром.

Товарищи, собравшиеся для встречи, очень волновались. Они видели, что самолет кружил над городом, а потом вдруг исчез...

Чрезвычайно комичным было мое появление на Казанском аэродроме. Ведь вместо самолета я прибыл... на крестьянских розвальнях!

— Где самолет? Что с вами случилось?! — посыпались тревожные вопросы.

Председатель Казанского исполкома уже послал наряд конной милиции на розыски.

Меня отвезли в гостиницу. Волнуясь, хожу из угла в угол, жду сообщений. Наконец часов в 10 вечера, зазвонил телефон. Начальник милиции сообщает, что самолет обнаружен и охрана установлена.

—4—

— Где, — спрашиваю, — летчик Найденов и бортмеханик Харкивнюк? — И слышу в ответ:

— Двое задержанных находятся у нас.

Через час-полтора появляются возмущенные Найденов и Харкивнюк. С трудом успокаиваю их и, накормив, укладываю спать.

Днем перебрались на посадочную площадку. Под вечер «покатали» казанцев над городом, а на другой день позвонили в Сарапул. К счастью, там оказался бывший летчик И. А. Самохин. Он подготовил площадку на берегу Камы и ждал нашего появления. Долетели до Сарапула благополучно. На встречу собрались сотни людей с духовым оркестром. Тут же провели митинг.

Весь следующий день народ толпился у самолета. От желающих полетать над городом не было отбоя. Вечером в клубе кожевенного завода состоялось торжественное заседание Сарапульского городского Совета и общественных организаций по случаю нашего перелета и была объявлена Неделя воздушного флота.

Предстоял самый трудный участок перелета — через горы и лесные массивы.

Перелет Сарапул — Красноуфимск, в общем, прошел без приключений, если не считать «провалы» в глубокие — 500—600 метров — «воздушные ямы». Шли осторожно, на высоте 2000—3000 метров.

Из Красноуфимска намеревались вылететь на другой день. Послали в Екатеринбург телеграмму: «Шлите погоду утром», а там получают: «Шлите подводу утром». Какую подводу? Куда ее выслать? Словом, тревоги, волнения, а сводку по вине телеграфа мы так и не получили.

Ночью в Красноуфимске поднялась метель,

—5—

начался сильнейший снегопад. Наш самолет был буквально погребен в сугробе. Утром на помощь пришли горожане с лопатами и веревками.

Непогода продолжалась несколько дней. А в Екатеринбурге тысячи людей глядели в небо в надежде увидеть первый уральский самолет.

В родном городе мы приземлились только 22 марта, уже без всякой торжественной встречи.

Так был завершен наш первый полет Москва-Екатеринбург.

* * *

Необычным было в Екатеринбурге празднование 1 Мая в 1924 году.

Горожане и крестьяне из деревень собрались на Сенной площади. Эта громадная площадь находилась в четырехугольнике, образуемом нынешними улицами Белинского, Куйбышева, Декабристов и Луначарского.

После демонстрации все направились к Дому крестьянина, который был построен в память о Владимире Ильиче Ленине. Здесь демонстрировался первый на Урале трактор. Он тянул за собой всего четыре лемеха, но люди шли за ним взволнованные, измеряя глубину вспашки.

А вечером участники праздника заполнили аэродром за Цыганской слободой, где выстроились три уральских самолета. Председатель Уралоблисполкома Д. Е. Сулимов, стоя на крыле самолета, обратился к собравшимся с речью. Он говорил о значении воздушного флота и призвал собирать средства на постройку новой уральской эскадрильи. Тут же находящимся на поле самолетам были присвоены наименования — «Красный Урал», «Уральский комсомолец» и «Смычка», и они были торжественно переданы Гражданскому воздушному флоту.

Эту незабываемую сцену заснял известный

—6—

кинооператор Эдуард Тиссе, и фильм демонстрировался в кинотеатрах города и области.

Интересно, не сохранился ли этот фильм в фильмотеке кинопрокатных организаций?

Екатеринбургская посадочная площадка жила напряженной жизнью. Отсюда начинался агитполет по маршруту Кунгур—Пермь, перелет в Нижний Тагил...

Незабываем полет Свердловск-Белорецк (осенью 1925 года). Седой Таганай приготовил для нас сюрприз. Он был окутан грозными тучами и не хотел открыть даже маленького «оконца». Долго кружили вокруг Таганая, но пришлось повернуть в Златоуст. Для тогдашней авиации обойти грозу было немыслимым делом.

Мне посчастливилось работать в воздушном флоте в пору его младенчества. Помню маленькие самолетики, на которых летали смельчаки, как говорили тогда, «опираясь на честное слово», знал многих летчиков и авиаконструкторов, видел, как росла наша гражданская авиация. Потом мне приходилось бывать пассажиром чудесных комфортабельных воздушных лайнеров — Ил-18, Ту-114 и других.

Вспоминается такой интересный факт.

В 1922 году Моссовет передал помещение бывшего ресторана «Яр» под клуб работников авиации. Выступая на открытии клуба, Михаил Михайлович Громов сказал тогда:

« — Я верю, что наступит время, когда мы на своих самолетах будем летать из Москвы до Владивостока!

— Ты, Мишенька, слишком далеко залетел! — послышался скептический голос».

И что же? Прошло всего пятнадцать лет, и автор тоста совершил на советском самолете беспосадочный перелет по маршруту Москва-Америка через Северный полюс!

А ныне нашим лайнерам доступна любая точка земного шара!

О ДРУЗЬЯХ-ТОВАРИЩАХ

По страницам стенных газет

Когда в январе 1967 года наш летный коллектив получил годовой план, все вертолетчики буквально ахнули. Каждый пилот должен был налетать большое число часов.

Вначале нам показалось, что такой план мы выполнить не сможем, но после некоторых подсчетов стало ясно — задачи, поставленные перед коллективом, вполне реальны.

Главное, нужно обеспечить качество выполнения плана — обеспечить полную безопасность полетов. В летном коллективе были проведены собрания партийной и профсоюзной организаций, взяты индивидуальные соцобязательства.

Между звеньями развернулось соревнование за право называться звеном имени 50-летия Октября. Это воодушевило пилотов на досрочное выполнение плана. Поэтому когда наш командир Н. А. Кыласов на общем собрании предложил в честь 50-летия взять обязательство выполнить производственный план к 5 декабря,— все единодушно его поддержали.

Начались трудовые будни. Не обошлось и без ЧП. Так, молодые пилоты Берестов и Александров поломали лопасти несущего винта. По этому поводу были проведены разборы, тщательно выяснены и проанализированы причины поломок.

В ходе предъюбилейного соревнования звеку МИ-2 под командованием Дитятева присвоили первое место в подразделении и вручили памятный вымпел. Многие пилоты, такие как Дунаев, Русинов, Помазов, показали образец выполнения летной работы.

Сейчас главная задача всех вертолетчиков Пермского подразделения—успешно, без предпосылок к летным происшествиям потрудиться в третьем году пятилетки.

В. АЛИКИН,
пилот вертолета МИ-1.
(Стенгазета «Взлет»).

Евгения Ивановна Рогулина трудится в Ижевском аэропорту. За успехи в работе фамилия ее занесена на Доску почета подразделения.

Награда находит своего хозяина

ВАРЛААМ Павлович Пестерев, работник отдела перевозок Курганского подразделения, в годы войны сражался в роте пулеметчиков. Гнал фашистских захватчиков с родной земли, с боями прошел до Германии. За участие в ночном бою под Цинтером был награжден орденом Славы третьей степени.

18 марта 1945 года особенно памятно для Варлаама Павловича. Советская Армия вела наступление на столицу Восточной Пруссии Кенигсберг. В этом бою тяжело ранило пулеметчика, больше суток пришлось ему пролежать на поле сражения, пока не нашли его санитары. За разведку — боем его наградили орденом Славы второй степени. Долгое время В. П. Пестерева считали без вести пропавшим, и награды не были вручены фронтовику.

Их получил бывший солдат спустя 22 года, накануне праздника Октября.

Н. ИВАНОВА.

Коротко

В УПОРНОЙ БОРЬБЕ

Недавно в Пермском подразделении закончились соревнования по волейболу среди команд летно-подъемного состава, ЛЭРМ и аэропорта.

Первое место в упорной борьбе над волейбольной сеткой завоевали спортсмены-ремонтники.

Команда - победительница награждена призом и Почетной грамотой командования подразделения.

Этот турнир волейболистов проводился в честь 50-летия Октября.

С. ВАСИЛЬЕВ.

Письма в редакцию

Движенцы ждут помощи

Два года тому назад в Пермском аэропорту впервые приземлился турбовинтовой самолет ИЛ-18. За это время интенсивность полетов значительно возросла. Наш аэропорт работает круглосуточно. Коллектив службы движения обогатился опытом.

Движенцы ставили перед собой цель подготовить кадры, изучить и уметь грамотно применять на практике новые радиотехнические средства. В сравнительно короткий срок эти задачи были решены успешно. В коллективе выросли замечательные специалисты своего дела — такие как руководители полетов А. С. Алексеев, М. И. Дремин, диспетчеры И. И. Кузовлев, Б. П. Сальников и другие. Не отстает от ветеранов и молодежь — В. М. Васильчев, Г. Г. Вдовин.

По итогам социалистического соревнования в честь 50-летия Советской власти коллективу движенцев присуждено первое место в аэропорту.

Однако не все гладко в нашей работе. Отсутствие прямой связи с основными (кроме Кольцово) смежными аэропортами сказывается на оперативности в работе. Существующая радиорелейная связь нас не удовлетворяет.

Работа диспетчера РДП без устойчивой связи со смежными РДП невозможна. Поэтому в этом вопросе нам должна быть оказана более действенная помощь со стороны Уральского управления.

Сейчас на КДП одновременно ведется работа по обеспечению полетов и монтаж радиооборудования диспетчерских пунктов. С этой целью проведены занятия с личным составом службы, группа диспетчеров отправлена на стажировку в Кольцово.

О важности своевременного поступления метеоинформации говорить не приходится, тем более сейчас, когда руководитель полетов принимает решение о выпуске самолетов только на основании прогноза и фактической погоды.

Метеоинформация в наш адрес должна подаваться регулярно, согласно расписанию движения самолетов. Фактически она поступает или с опозданием, или совсем не поступает даже от основных аэропортов, не говоря уже о запасных. В чем причина? Неизвестно.

А. АРТЕМЬЕВ,
заместитель начальника Пермского аэропорта по движению.

Сестры Пономаревы — Галина и Алла работают в метеослужбе Ижевского подразделения. В свободное от работы время они занимаются в художественной самодеятельности аэропорта.

На снимке: поют Галина и Алла Пономаревы.

Снимок А. Крушинского.

По следам наших выступлений

В 43 номере газеты «Авиатор Урала» была помещена заметка А. Белова «УЛИТА ЕДЕТ» — о строительстве туристической базы для авиаработников Пермского подразделения.

Как сообщает в редакцию командир подразделения В. М. КУЛЕШОВ, строительство базы отдыха в Перми в 1967 году не планировалось из-за отсутствия средств, оно будет начато в будущем году.

Авиаторы за учебой

С 1 октября успешно начались занятия в сети комсомольского просвещения Пермского подразделения.

Сейчас у нас работает четыре школы основ марксизма-ленинизма, которыми руководят старший инженер ОТК Ю. Жуйков, командир звена В. Шубин, второй пилот А. Порываев и инженер по НОТ И. Трушников.

Командный состав подразделения ведет четыре комсомольских кружка «Молодежь и общественный прогресс».

Всего по подразделению в комсомольских кружках занимается 130 молодых авиаторов.

В. СОСНИН,
секретарь комсомольской организации Пермского подразделения.

Гражданская авиация № 11

Статьей «Наша цель — коммунизм» начальника Политического управления Гражданской авиации Г. Ф. Безбородова открывается одиннадцатый праздничный номер журнала «Гражданская авиация».

...Нет такой службы, смены, участка на авиационно - транспортных предприятиях, — пишет он, — где бы тон в работе, в производственной и общественной жизни не задавали коммунисты и комсомольцы. Они выступают инициаторами социалистического соревнования и движения за коммунистический труд, горячими поборниками соблюдения строжайшей дисциплины и порядка — этого важнейшего условия выполнения производственных планов и безопасности полетов».

Это положение во многом характерно и для нашего управления.

Статья заканчивается словами из Тезисов ЦК КПСС: «Мы на верном пути к цели — построению коммунизма, подготовленному всем полувековым развитием советского общества...»

Под общим заголовком «По республикам нашим» выступают с юбилейными отчетами начальники Московского ордена Ленина Транспортного управления ГА, Украинского, Белорусского, Узбекского, Казахского, Грузинского, Азербайджанского, Литовского и других управлений.

Право на труд впервые в истории получило реальное воплощение в Советском Союзе. Об отношении к праву на труд, образование, отдых рассказывается в журнале в выступлениях авиаторов одного из авиационно-транспортных предприятий Казахстана.

Годы 1962—1966 освещены в разделе «Из истории гражданской авиации». Здесь в разделе 1965 год от 18 февраля можно прочитать: «Открыта грузовая воздушная линия на самолетах АН-12, связывающая Москву, Ленинград, Минск, Горький, Свердловск, Челябинск, Новосибирск».

Четыре дня на стадионах столицы Украины проходили финальные соревнования третьей Всесоюзной спартакиады Аэрофлота. В них принимали участие 620 спортсменов-авиаторов. Этому событию посвящен фоторепортаж «Спартакиада юбилейного года».

Герой Советского Союза заслуженный пилот СССР П. Михайлов в историко - публицистическом очерке «Рыцари летного дела» интересно рассказывает читателям о наших бесстрашных летчиках, начиная с 1910 года и по настоящий день — день космической эры.

Материалы «Эстонская «Тазуя», «Там, где была пустошь», «Запах хлеба» и др. опубликованы в этом номере.

Выписывайте, читайте

«АВИАТОР УРАЛА»— это твоя газета, уральский авиаработник!

Если ты хочешь знать о многогранной жизни в подразделениях Уральского управления, чувствовать трудовой ритм авиаторов Урала, читать материалы о людях, с которыми работаешь рядом,—ты выпишешь газету «Авиатор Урала».

ЦЕНА ГОДОВОЙ ПОДПИСКИ 96 КОПЕЕК.

Наш адрес и телефон

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

Редактор Р. ЛАПИКОВ.

НС 45513 Заказ № 5921

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