

# Здравствуй, земля уральская!



«АВИАРАБОТНИКАМ УРАЛА БОЛЬШОЕ СПАСИБО ЗА ПОМОЩЬ С ВОЗДУХА. ЖЕЛАЕМ УРАЛЬСКИМ АВИАТОРАМ УСПЕХОВ В ТРУДЕ».

Летчики-космонавты П. И. БЕЛЯЕВ, А. А. ЛЕОНОВ  
«АВИАТОР УРАЛА». 27 марта 1965 года.

## Звездные братья—гости Перми

То, что они вновь приземлились в Перми, конечно, не случайность. Именно уральцы первыми пожали руки Павлу Ивановичу Беляеву и Алексею Архиповичу Леонову после их беспримерного полета в космическом пространстве.

С той знаменательной встречи прошло два года. И сегодня трудящиеся столицы Западного

Урала с удовлетворением рассказывают космонавтам о своих трудовых победах, знакомят почетных гостей с замечательными проспектами и новостройками Перми.

Как и в тот памятный день, на этот раз среди встречающих в Пермском аэропорту было немало авиаработников. В их числе наш внештатный фотокорреспондент, старший штурман Пермского подразделения Алим Юрьевич Коваленко. Читатели «Авиатора Урала» помнят, наверное, его фоторепортаж, опубликованный сразу же после приземления «звездных братьев». На этот раз его фотообъектив запечатлел Павла Ивановича Беляева и Алексея Архиповича Леонова в момент, когда пассажирский лайнер Аэрофлота доставил прославленных космонавтов в Пермский аэропорт.

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!



# Авиатор УРАЛА

ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ  
И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

№ 12 (1658).

СРЕДА, 27 МАРТА  
1968 ГОДА

Год издания  
XXVI

## В Туринск, за опытом

Лучшим аэропортом местных воздушных линий нашего управления по праву считается аэропорт Туринск второго Свердловского подразделения.

Именно поэтому здесь было решено обменяться опытом работы между руководителями аэропортов

Свердловской области.

23 марта после завершения краткосрочных сборов в Свердловске руководители портов вылетели в Туринск. Здесь подробно ознакомились с работой аэропорта его начальник А. П. Алферов. Авиаторы тщательно осмотрели хозяйство порта, почерпнули богатый опыт в оформлении наглядной агитации. Всеобщее одобрение получила радиофикация всех помещений, которая позволяет пассажирам быстро полу-

чить необходимую справку, метеослужбе—передать на вышку сводку погоды, пилотам—уточнить время вылета и узнать о готовности самолета к вылету.

Главным «секретом» быстрого роста Туринского аэропорта является непосредственная забота райисполкома о благоустройстве воздушных ворот района.

Вот что сказал председатель райисполкома Леонид Иванович Кузнецов:

— Специальных ас-

сигнований для аэропорта у нас нет. Но все запросы начальника аэропорта мы стараемся удовлетворить. В нынешнем году завершаем строительство дороги к зданию порта, для маршрутных автобусов оборудуется остановка «Аэропорт».

Обмен опытом в Туринске, без сомнения, поможет начальникам аэропортов второго Свердловского подразделения успешно провести весенне-летнюю навигацию, улучшить работу в своих коллективах.

КРЫЛАТЫЕ БУДНИ

## Экипаж и самодисциплина

хорошо знакома командиру и, понадеявшись на это, он не рассчитал посадку самолета. Экипаж произвел ее с перелетом аэродрома, резкое торможение — и «самолет встал на нос».

Специфика работы авиахимиков заставляет уделять особое внимание выучке летчиков. Из училищ обычно приходят пилоты, имеющие за плечами небольшой летный багаж. Мы их сразу же направляем в учебно-тренировочное подразделение. К середине марта мы уже закончили теоретические занятия, провели лекционно-техническую конференцию, оттренировали половину летного состава.

Через месяц у крылатых «земледельцев» начнется страдная пора, в хозяйствах области будут вел обработку полей в труднейших десятидвухдневных экипажей. В прошлом году свыше двадца-

ти тысяч гектаров обрабатывали экипажи В. П. Захарченко, В. Н. Додрова, А. М. Ряпосова. Нынче авиахимикам подразделения предстоит выполнить работы на 250 тысячах гектаров сельскохозяйственных угодий.

Авиаторы спецприменения обыкновенно в период сезона редкие гости на базе. Мы стараемся спланировать так их работу, чтобы летчики даже в разгар авиахимической страды имели возмож-

ность отдохнуть дома. В Перми всегда есть часть химических экипажей, выполняющих транспортные работы. Это и есть наш резерв, из которого мы создаем подменные экипажи.

Хорошими наставниками стали для молодых специалистов командир звена Тимофей Иванович Асабин и пилот-инструктор Владимир Иванович Ананьев. Многие почерпнули у своего командира В. Н. Додрова его второй пилот Шадрин. Всех их

объединяет одно: они умеют передать секреты профессии, подметить промах. В доверии скрыта большая сила примера, и они умеют пользоваться ею. Легче всего самому командиру, например, совершить взлет и посадку, труднее научить этому напарника. Метод доверия и контроля приносит свои плоды.

В. СОСНИН,  
командир летного коллектива.

## Лосей считают с самолета

С Уктусского аэродрома поднимается ЯК-12. Пилот А. Стихин берет курс на Ивдель. Но это не обычный рейс. Работники областного управления охотничьего хозяйства отправились на самолете подсчитать, сколько лосей, косуль, лисиц встретится

им на маршруте. 55 лосей, несколько десятков косуль замечены в обследуемых районах, взяты на учет.

Самолет оказался отличным помощником работникам охотничьего хозяйства — учет зверей в лесах области проводится точнее и быстрее.



НА ДНЯХ корреспондент «Авиатора Урала» встретился с командиром Ижевского подразделения С. П. Дегтевым и попросил ответить его на несколько вопросов, интересующих наших читателей.

ПРОШЕЛ РОВНО ГОД СО ДНЯ ПРИСОЕДИНЕНИЯ ИЖЕВСКОГО ПОДРАЗДЕЛЕНИЯ К УРАЛЬСКОМУ УПРАВЛЕНИЮ. ЧТО ВЫ МОЖЕТЕ СКАЗАТЬ ОБ ИЗМЕНЕНИЯХ В РАБОТЕ ПОДРАЗДЕЛЕНИЯ ЗА ЭТО ВРЕМЯ?

Прежде всего, хочется отметить, что Уральское управление полностью удовлетворило наши заявки на пополнение квалифицированными специалистами. Сейчас молодые авиатехники, прибористы и радиотехники вводятся в строй.

Большие перспективы для капитального строительства открывают для нас отпущенные управлением средства на сумму 1600000 рублей.

НА КАКОЙ СТАДИИ НАХОДИТСЯ ПОДГОТОВКА УДМУРТСКИХ АВИАТОРОВ К АВИАХИМРАБОТАМ?

Для нас понятия «весна» и «лето» тесно связаны с сезоном авиахимработ. В этом году крылатым химикам предстоит обработать с воздуха 300 тысяч гектаров. Это на 18 тысяч гектаров больше, чем в прошлом году.

Сейчас на территории республики уже ведутся авиахимработы.

ПОДЕЛИТЕСЬ, ПОЖАЛУЙСТА, ПЛАНАМИ ИЖЕВСКОГО ПОДРАЗДЕЛЕНИЯ НА БЛИЖАЙШИЕ 3—5 ЛЕТ.

Планов много. Первое, что нам необходимо сделать, это полностью освоить капиталовложения к 1971 году.

Мы думаем, что не за горами и то время, когда аэропорт Ижевск будет принимать турбовинтовые и реактивные самолеты первого и второго классов.



Барометром качества летной работы служит безопасность полетов. Как отклонение стрелки от «ясно» сулит плохую погоду, так каждое летное происшествие сводит на нет результаты труда всего коллектива. Безопасность зиждется на трех «китах» — самодисциплине, подготовке летного состава, подборе и слетанности экипажей. Упустить из поля зрения один из этих моментов, значит создать почву для возникновения летных происшествий.

Авиаторам нашего коллектива памятен случай, который произошел с командиром АН-2 В. А. Пчелиным. С аэродрома местных воздушных линий Большая Уса экипаж вел обработку полей в близлежащих хозяйствах. Взлетная площадка была



# ЗАТЯНУВШЕЕСЯ МОЛЧАНИЕ

В конце декабря прошлого года рейдовая бригада народных контролеров проверила в аэропорту союзных линий исправность машин автотранспорта. Особое внимание обратили члены группы на машины, используемые для очистки взлетной полосы. Зимы в Предуралье снежные, так что в разряде «безработных» спецмашины не числятся.

Результаты проверки были малоутешительны: исправность спецмашин составляла 35 процентов. Дозорные подразделения забились тревогой. Но, по-видимому, руководители автобазы и народные контролеры по-разному смотрят на вещи.

На сигнал народных контролеров начальник автохозяйства Вотяков ответил... упорным молчанием.

10 марта мы провели повторный рейд. Картина мало чем изменилась. Из пяти тепловых машин ТМ-57 исправны две, из шести КИМ2 в рабочем состоянии находятся две, из трех роторных машин используется одна. С такой техникой, в случае если аэропорт закроется из-за плохого состояния взлетной полосы, вряд ли в течение часа что-то можно сделать. Таким образом, в аэропорту союзных линий постоянно нарушается приказ № 480.

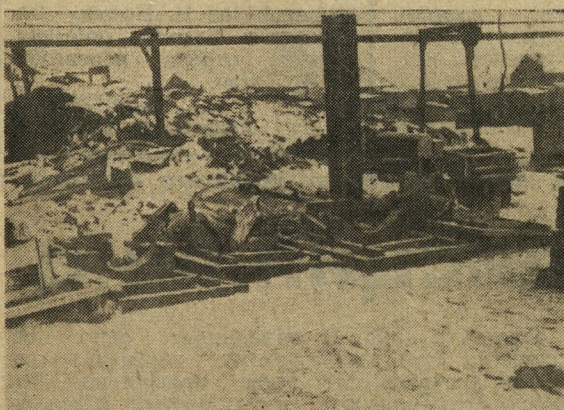
Тактика молчания, избранная руководителями автобазы, оправдывает себя. К тому же союзник у них сильный — солнце. Его лучи растопят сугробы, через месяц отпадет необходимость в таких спецмашинах, а там лето, осень, так и год пройдет. Как тут усомниться в народной мудрости: «молчанье — золото».

Работники отдела перевозок хотели бы, чтобы к столь полезному совету почаще прибегали и воздушные путешественники, например, пассажиры 186 рейса. 8 марта семь пассажиров не смогли улететь из Перми в Москву. Был самолет, отправляющийся по расписанию, были места... Не было одного — билета, заветных листочков, которые в мгновение ока превращают человека в пассажира Аэрофлота. Сыр-бор разгорелся из-за «пустяка» — на рабочем месте не оказалось кассира.

К безбилетникам диспетчер перевозок Горская проявила любезность, посеяв в них надежду на то, что заоблачное путешествие они совершат вечером. «Долежат, а в Москве купят билеты», — заявила она командиру экипажа Пушкареву. На отказ командира нарушить правила перевозок Горская отреагировала по-своему, оставив экипаж с глазу на глаз с пассажирами.

Членам экипажа стоило немалых трудов и времени уговорить пассажиров покинуть самолет. Сутки пришлось пассажирам провести по воле работников отдела перевозок в Пермском аэропорту. Не скрыли своего возмущения ни пассажиры, ни экипаж. А за жалобы, как известно, приходится ответ держать.

**М. ДРЕМИН,**  
председатель группы содействия народному контролю Пермского подразделения.



**В** ЯНВАРЕ нынешнего года на ремонтном предприятии, где начальником Н. Н. Китин, был проведен рейд «Комсомольского прожектора». В ходе рейда выявлено, что некоторые двигатели, ожидающие ремонта, хранятся без упаковочных ящиков; кран-балка на участке разборки не имеет крыши; снег, попадающий на полки балок, затрудняет передвижение тележек. Работы по пристройке помещения котельной для третьего парового котла начаты строительной группой в 1967 году, но до сих пор не закончены. От этого цеха предприятия ощущают нехватку пара, что сказывается на выполнении дневных за-

даний. ОМТС ремпредприятия своевременно не вывозит металлический лом с территории, пустые банки из-под смазки К-15 хранятся беспорядочно, навалом, ржавеют и приходят в негодность. Все эти неурядицы были сфотографированы и оформлены в фотогазете «КП». 5 февраля начальником ремпредприятия был издан приказ, согласно которому инженеру капремонта необходимо было закрыть кран-балку на участке разборки до первого марта. Заместителем начальника ремпредприятия В. А. Антипову и начальнику производства Б. М. Штопельману закрыть все двигатели,

# Авиатор урала НАРОДНЫМ КОНТРОЛЬ

ЛИСТОК народного контроля № 28

«КП» — в действии

**КАК** хранится и используется авиационная техника? Чтобы ответить на этот вопрос, активисты «Комсомольского прожектора» Пермского подразделения провели недавно специальный рейд. Кроме того, они проверили загрузку самолетов, выполняющих рейсы по местным воздушным линиям.

Прежде всего, «прожектористы» побывали в АТБ. Надо сказать, что уже здесь им пришлось столкнуться с рядом недостатков, которые порождены бесхозяйственностью. Судите сами. Девять моторов, отработавших ресурс, лежат здесь под открытым небом. Как ни странно, их до сих пор не отправляют в ремонт, хотя некоторые самолеты простаивают из-за отсутствия именно этих моторов.

Другой факт. Две недели стояли на приколе вертолеты МИ-1 только из-за того, что в аэропорт МВЛ Перми не были доставлены хвостовые валы и редукторы с центрального аэропорта. Причина? Отсутствие автомашины для перевозки.

Целые залежи ценного оборудования обнаружили комсомольцы на складе ОМТС в аэропорту МВЛ. Второй год покоятся здесь под снегом совершенно не нужные подразделению автоматы перекося для МИ-4.

Два года пролежал на складе ОМТС в разбитых ящиках воздушный винт для АН-2. Случилось это из-за того, что работники ОМТС потеряли на него паспорт. Винт не эксплуатировался, и тем не менее его пришлось отправить в ремонт, где ему дадут меньший ресурс. Вот и считайте, во что обойдется

его отправка, ремонт и т. д.

На грузовом складе нашего отдела перевозок, как известно, выстроена эстакада для груза. К сожалению, используется она не полностью. Моловина ее занесена снегом, в результате чего трансформатор, катушка с тросами и другое оборудование лежат под снегом.

Что касается автобазы, то здесь, как убедились комсомольцы, большинст-

На загрузку самолетов влияет также плохая связь с периферийными аэропортами. Зачастую отдельные рейсы выполняются вслепую, так как диспетчер не знает загрузку периферийных точек. А отсюда низкая производительность.

Лучшего оставляет желать и культура обслуживания пассажиров. Совершенно ясно, например, что дежурных по встрече в порту не хватает. Работники отдела перевозок просто не успевают своевременно разводить пассажиров к самолетам. В результате некоторые из пассажиров идут на поиск своего рейса самостоятельно, что может привести в любой момент к несчастному случаю.

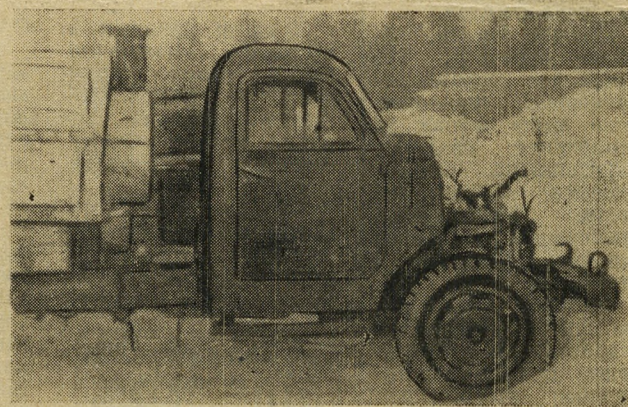
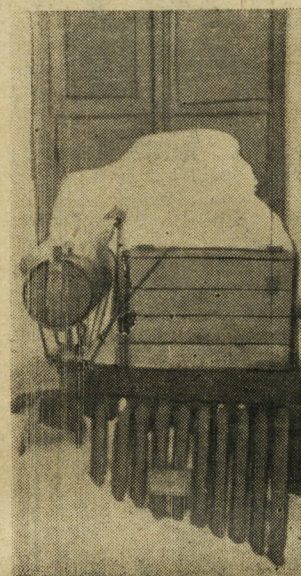
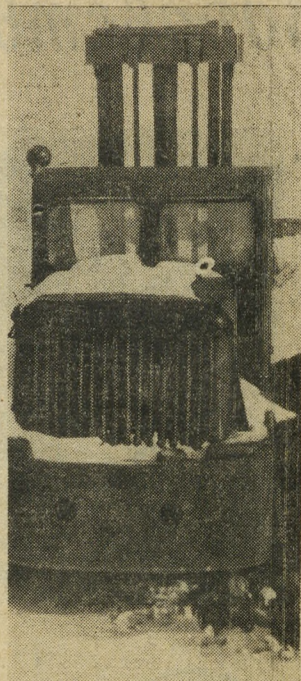
И последнее. Надо добиться такого положения дел, когда каждый командир самолета перед вылетом объявлял бы пассажирам номер рейса и пункт следования.

**В. СОСНИН,**  
начальник штаба «КП» Пермского подразделения.

## ДЕНЬГИ НА ВЕТЕР

во бед происходит из-за отсутствия запчастей. Например, машина УАЗ-452Д, которая возила технический состав, уже полгода простаивает из-за отсутствия коробки скоростей. В настоящее время авиаторов доставляет грузовая машина, мало приспособленная для перевозки людей.

Тщательно ознакомившись с загрузкой самолетов, выполняющих рейсы по МВЛ, «прожектористы» убедились, что грузы и пассажиры отправляются своевременно. Однако, несмотря на это, в работе отдельных служб есть досадные упущения, которые приводят иногда к неполной загрузке самолетов. Так, например, мы часто «теряем» периферийных пассажиров по причине того, что сейчас запрещено продавать билеты в кассе Пермского аэропорта МВЛ.



## ПРИКАЗ ПОДПИСАН, НО...

ожидающие ремонта, ящиками. Начальнику ОМТС А. Ф. Сизову произвести сортировку банок из-под смазки К-15, годные банки реализовать. И так далее.

Однако прошло более полутора месяцев, а двигатели, ожидающие ремонта, по-прежнему остаются некачественными, без всякого надзора. Это приводит к тому, что ценные детали, такие как бензонасосы,

снимаются и растаскиваются.

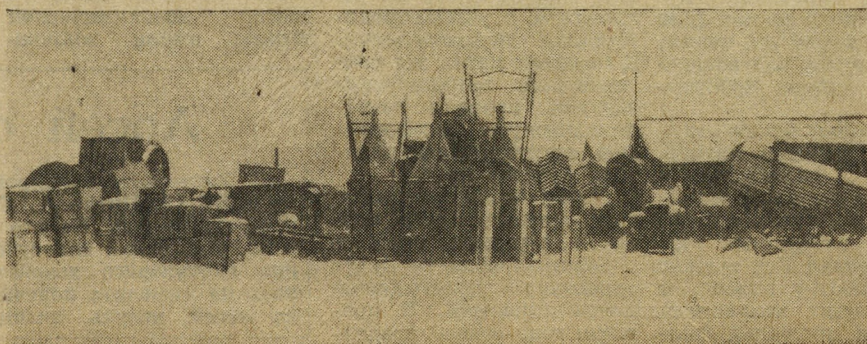
Не сделана по сей день крыша над кран-балкой. В беспорядке разбросаны банки. Маслу металлического лома предстоит вывезти еще тов. Сизову.

Из этого видно, что рейд проведен. Издан приказ начальника ремпредприятия. Но меры, по сути дела, не приняты. Хотелось бы, чтобы партийное бюро

предприятия со всей ответственностью спросило за невыполнение приказа, помогло рейды «прожектористов» сделать действенными и оперативными.

**М. ШАВРИКОВ,**  
председатель группы народного контроля.

**НА СНИМКАХ:** сборно-металлический склад, который еще в прошлом году необходимо было сдать в эксплуатацию.



## МЕРЫ ПРИНЯТЫ

В нашей газете от 7 февраля 1968 года была опубликована критическая корреспонденция начальника штаба «Комсомольского прожектора» Ижевского подразделения «ЗАМЕЛО МАШИНЫ, ЗАПОРОШИЛО».

Автор рассказал о бесхозяйственном хранении техники в Ижевском аэропорту.

Как ответил редакция заместитель командира Ижевского подразделения по политической части Н. А. Первозчиков, после публикации корреспонденции строительные материалы и машины очищены от снежного заноса.

Личный состав подразделения информировался о ходе устранения недостатков через стенную печать.



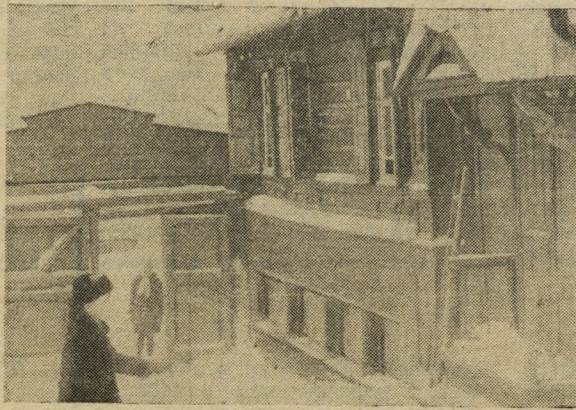
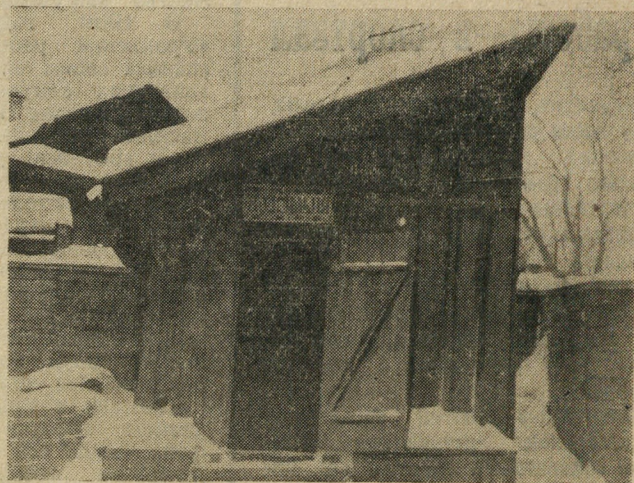
### Здесь жил писатель

Мне, авиатору Уральского управления, пришлось недавно побывать с группой туристов в городе Горьком. Здесь в доме (Кашириных (снимок внизу) прошли детские годы Алеши Пешкова. Об этом сви-

детельствует мемориальная доска. А вот и знаменитая красильня деда Каширина (снимок справа), где по сей день покоятся два огромных чана, вмонтированных

в топку, по стенам развешены нехитрые приспособления красильного производства.

**Борис БЕЛОДУБРОВСКИЙ.**  
Фото автора.



### Читают Горького

Накануне празднования 100-летия со дня рождения А. М. Горького в библиотеке второго Свердловского подразделения оформлена выставка произведений пролетарского писателя под названием «Горький — родоначальник и классик советской литературы». Читатели могут выбрать здесь любое произведение, узнать биографические данные буревиестника революции.

Учащиеся 5—7 классов читают сейчас рассказы и трилогию А. М. Горького, которые пользуются особым спросом.

**Л. СПИЦЫНА,** библиотекарь.

## Подвигу 40 лет

В КОНЦЕ мая 1928 года, побывав у Северного полюса, небольшой дирижабль «Италия» полярной экспедиции генерала Умберто Нобиле возвращался в свой эллипс в Конгс-Фьорде на западном побережье Шпицбергена. Сильный встречный ветер мешал воздушному кораблю. Полет протекал исключительно напряженно, и все же внезапный возглас старшего механика Чечиони «Дирижабль отяжелел!» прозвучал неожиданно. Обледеневший корабль падал, и опытный экипаж был бессильно остановить это стремительное падение. И вот страшный удар о ледяной торос, затем дирижабль с ужасающим грохотом потащился по глубокому снегу, оставляя на его белой поверхности обломки командирской гондолы.

Десять человек волею случая очутились на льдине. Нобиле и Чечиони были тяжело ранены, среди обломков мотора лежал лицом вниз убитый моторист Помелла.

Облегченный дирижабль взмыл вверх к низко нависшим облакам и навсегда скрылся в восточном направлении, унося шестерых оставшихся в нем итальянских аэронавтов.

Между тем таинственное исчезновение дирижабля взволновало весь цивилизованный мир. Сотни

радиостанций терпеливо вслушивались в эфир, надеясь принять сигналы «Италии». Это были тщетные попытки, но вдруг 3 июня в 19 часов 30 минут случилось невероятное. В одном из дальних и глухих уголков Советского Союза, в северной деревушке Вознесенье-Вохма радиолобитель Шмидт принял слабые, еле различимые радиосигналы на неизвестном языке. Это был «голос» лагеря Нобиле. Вслед за советским радиолобителем его услышали и радиостанции.

Но настал, наконец, тот счастливый день, когда лагерь был замечен, и первый долгожданный самолет победил по льдине. Это был «Фоккер» шведского летчика Эйнера Лундборга. Давно уже было решено, что первым покинет лагерь Чечиони, у которого при падении дирижабля была сломана нога.

Лундборг с беспокойством поглядывал то на грозную фигуру Чечиони, то на свой самолет. Нет, в этот раз он Чечиони взять не сможет, Чечиони слишком тяжел. Пусть летит кто-нибудь другой, например, Нобиле. Скоро же Лундборг прилетит снова и постепенно вывезет всех.

Той же белой полярной ночью Лундборг прилетел снова. Однако случилось то, чего никто не ожидал. Во время посадки «Фоккер», задев за торос, перевернулся через «головку», поломал винт и беспомощно поднял вверх лыжи. Так из спасителя отважный швед превратился в пленника лагеря во льдах.

На льдине опять потянулись

безотрадные дни. Был уже июль. Морская вода потеплела, и льдина, подтаивая снизу, становилась все тоньше. Вместе с льдиной таяли надежды на спасение.

Тем временем мощный советский ледокол с трудом пробивал себе путь во льдах. Часто встречался лед толщиной более двух метров, и «Красину» приходилось по многу раз отходить назад и наносить удар за ударом, медленно приближаясь к конечной цели своего похода.

Вечером 10 июля радист «Красина» сквозь треск и шум принял радиogramму, взволновавшую красинцев. Летчик ледокола Б. Г. Чуховский у острова Карла XII обнаружил, казалось, бесследно исчезнувшую и уже больше месяца блуждавшую по льдам «группу Мальмгрена». С этого момента моряки, забыв о сне, не уходили с палубы ни днем, ни ночью.

И вот наконец: «Человек! Вижу человека!»

А «Красин» продолжал свой нелегкий путь, оглашая воем сирены полярные просторы. Вечером того же дня ледокол был у «красной палатки», и на его борт поднялись еще пятеро из экипажа погибшей «Италии». Героическая эпопея была закончена. Она далась нелегкой ценой. Шесть человек, унесенных на искосерканном дирижабле, пропали бесследно. Горечь и печаль охватывала при мысли, что погиб, пытаясь спасти других, Руал Амундсен. Трагически погиб финн Мальмгрэн.

«Красин» покидал Арктику, до конца выполнив свой долг.

**Г. ЧЕРНЕНКО.**

## Болезнь хроническая? Нет!

В Ижевском подразделении текучесть кадров стала хронической болезнью.

В 1967 году на многих предприятиях города Ижевска был введен районный коэффициент. Сравнивая заработную плату специалистов и рабочих на заводах города с работниками подразделения, мы обнаружим разницу в 20—30 рублей.

Кроме того, на текучесть кадров авиарботников влияет плохое обеспечение жилищной площадью. Молодые специалисты-одиночки по прибытии в Ижевское подразделение обеспечиваются общежитием. С появлением семьи молодого специалиста общежитие уже не устраивает — ему нужна квартира. У подразделения квартир нет. Молодой авиарботник, отработав положенные три года, вынужден увольняться. На многих заводах города при поступлении на работу гарантируется получение квартиры в течение года...

Сегодня наша газета продолжает разговор, поднятый в корреспонденции В. Соловьевой «Ты увольняешься. Почему?»

Текучесть кадров. Эта проблема

Аэропорт связан автотранспортом только с центром города. Поэтому многим нашим работникам приходится добираться на работу с пересадками. Мы неоднократно просили партийные и советские органы города продлить автобусные маршруты № 2 и 9 до аэропорта. До сих пор этот вопрос не решен.

Отсутствие эффективной механизации на погрузке и разгрузке самолетов также является причиной увольнения грузчиков.

Где же пути к уменьшению текучести кадров? Разумеется, решение вопроса о выплате работникам подразделения районного коэффициента является основной задачей. Не последнюю роль дол-

является актуальной для многих подразделений Уральского управления. Поэтому дискуссия на эту тему в «Авиаторе Урала» мы считаем злободневной.

жна играть и воспитательная работа с личным составом.

У нас много специалистов-ветеранов. Такие авиарботники, как начальник смены П. С. Тронин, авиатехники И. А. Ерапов, И. Ф. Сторожев, С. С. Сайфутдинов и другие, очень много внимания уделяют подготовке молодых специалистов, прививают им любовь к авиационной профессии.

Опыт работы подсказывает, что увольнений не наблюдается, когда человек не только материально, но и морально породнится с тем производственным коллективом, где он работает.

**С. КНЯЗЕВ,**  
инспектор отдела кадров.

### Партийная учеба—долг коммуниста

## ПРОПАГАНДИСТЫ ЗА РАБОТОЙ

В партийной организации Ижевского подразделения работает четыре школы основ марксизма-ленинизма третьего года обучения, а для работников службы движения, изучающих самостоятельно политическую экономию, создан семинар.

Во главе школ стоят люди, имеющие большой опыт пропагандистской работы. Многочисленному поучиться у таких коммунистов, как А. Л. Сатрапинский, В. Н. Одношвикин и Г. Я. Мерзляков. Они со всей ответственностью выполняют свои общественные поручения, стараются каждое занятие сделать интересным, тесно связанным с жизнью, с запросами слушателей. Пропагандисты с максимальной отдачей используют политическую литературу и альбомы наглядных пособий.

Необходимо отметить работу руководителя семинара А. Л. Сатрапинского, который регулярно проводит собеседования с коммунистами службы движения, руководит их самоподготовкой. Большинство учащихся относятся к партийной учебе добросовестно и работают по своим индивидуальным планам.

Среди лучших можно назвать коммунистов: штурмана И. Н. Белоцерковца, диспетчера П. С. Истомина, штурмана Н. С. Чапланова. Они активны на собеседованиях, ведут обстоятельные конспекты.

К сожалению, есть слушатели, которые пассивно относятся к учебе. Например, в АТБ были срывы занятий из-за плохой посещаемости. Для налаживания политучебы в АТБ пришлось на бюро парторганизации подразделения заслушать секретаря цеховой парторганизации Н. И. Касаткина. С вопросом о состоянии политучебы в АТБ было проведено партийное собрание. После принятых мер учеба в этой службе проходит регулярно, без срывов.

**М. ПЕНКИН,**  
секретарь партийной организации  
Ижевского подразделения.

## ОБЪЯВЛЕНИЕ

Иркутское авиатехучилище ГА объявляет набор на заочное отделение. Училище готовит специалистов по технической эксплуатации самолетов и авиадвигателей.

На заочное отделение принимаются лица обоего пола, без ограничения возраста, имеющие образование в объеме семи-восьмилетней или средней школы, работающие в системе гражданской авиации по специальности, непосредственно связанной с авиационной техникой.

Поступающие на базе средней школы подвергаются приемным экзаменам по предметам:

**РУССКОМУ ЯЗЫКУ (СОЦИАЛИЗМ),**  
**МАТЕМАТИКЕ (ПИСЬМЕННО И УСТНО).**

Срок обучения 2 года 9 месяцев.

Поступающие на базе семи-восьмилетней шко-

лы подвергаются приемным экзаменам по предметам:

**РУССКОМУ ЯЗЫКУ (ДИКТАНТ).**

**МАТЕМАТИКЕ (ПИСЬМЕННО И УСТНО).**

Срок обучения 4 года 9 месяцев.

Заявления принимаются с 1 апреля по 31 июля. К заявлению прилагаются: документ об образовании в подлиннике, автобиография, выписка из трудовой книжки, три фотокарточки 3×4, медицинская справка по форме № 286, характеристика с места работы.

Приемная комиссия училища проводит вступительные экзамены с 10 по 20 августа.

**НАЧАЛО ЗАНЯТИЙ С 15 СЕНТЯБРЯ 1968 г.**

Адрес приемной комиссии: Иркутск-9, авиатехучилище ГА, телефон 992-4-83.



## С работы — в спортзал

Регулярно, два раза в неделю, сразу после работы многие авиаторы ижевского подразделения идут в спортзал трамвайного управления.

Спортивный зал трамвайщиков подразделения арендует с декабря прошлого года.

Авиаторы играют там в волейбол, настольный теннис и бадминтон. Заряд спортивной бодрости, полученный на тренировках, помогает в труде.

Спортивные занятия организуют общественные инструкторы командиры самолетов Л. Телицин и В. Могутов.

## ЗА НАХОДЧИВОСТЬ — ОРДЕН

История авиации знает немало случаев, когда мужество выручало летчиков.

В 1936 году газета «Уральский рабочий» рассказала своим читателям об авиаторах Уктусского аэропорта Николае Ищенко и Василии Домрачеве.

«В три часа дня, — писала газета, — летчики подняли свой самолет в воздух. Предстоял тренировочный полет. Выполнив задание, Николай Ищенко повел самолет на посадку. И тут обнаружилось, что предохранительный трос правой лыжи лопнул. Лыжа заняла вертикальное положение. Посадка с таким повреждением грозила катастрофой. Чтобы спасти самолет, Домрачев вылез из окна кабины на полусось шасси.

От резкого ледяного ветра пиджак не спасал. Повиснув на подкосах, Василий с силой уперся ногой в задний конец лыжи и постепенно поставил ее на место. Николай Ищенко развернул самолет на посадку. Но сильный порыв ветра снова поставил лыжу вертикально, причем задний ее конец ударил бортмеханика в кисть руки. Превозмогая боль, он вернул лыжу на место и удерживал ее в таком положении, пока самолет не приземлился. Под крылом самолета Василий Домрачев находился около 40 минут. За мужество и находчивость летчик Николай Ищенко и бортмеханик Василий Домрачев были награждены орденами «Знак Почета». Подобный случай произо-

## Навстречу 40-летию гражданской авиации Урала

шел через две недели на воздушной трассе Челябинск — Свердловск, с той лишь разницей, что теперь на борту самолета находились пассажиры. В двухстах километрах от Челябинска экипаж самолета ощутил резкий толчок. Оказалось, что лопнул трос и правая лыжа стала вертикально.

пилот В. Важан спокойно предупредил пассажиров: «возвращаемся в Челябинск, ухудшилась погода». Когда самолет достиг аэродрома, бортмеханик В. Селиванов вынул окно, прооравшись под крыло самолета, поставил лыжу.

Лучше всего характеризуют выдержку летчиков пассажиры самолета:

— В критическую минуту, перед посадкой летчики ооценивались шутками, подбадривали нас. На лицах ни малейшего проявления растерянности.

На следующий день авиаторы на этом же самолете благополучно прибыли в Свердловск.

Бортмеханик В. Селиванов долгое время работал в Уктусском аэропорту, его, вероятно, помнят многие ветераны аэропорта.

**Н. КИСЛИЦЫН,**  
наш ракор.

## ЛЕКЦИЯ О ГИПНОЗЕ

Лекция врача-психотерапевта П. Г. Зорина состоялась в клубе аэропорта Кольцово. Что такое гипноз, его воздействие на человека, возможность лечения гипнозом — эти вопросы были ос-

вещены в лекции, которая сопровождалась практической частью.

П. Г. Зорин усыплял на сцене желающих из зала, заставлял их совершать опре-

деленные движения и, наконец, в классическом номере превратил в «железного» мальчика. Тот лег мостиком в воздухе, касаясь спинок стульев шеей и щиколотками ног.

такие основные задачи, как повышение качества предполетной подготовки, рациональное распределение рабочего времени членов экипажа при работах на земле, создание условий для планирования и контроля хода подготовки рейса службами аэропорта и другие вопросы организации наземного труда летного состава.

Этот проект в ближайшее время поступил в управления ГА для обсуждения. Материалы проекта можно использовать в подразделениях при разработках планов НОТ.

**Б. БЕЛОКОПЫТОВ,**  
инженер центра  
научной организации  
труда.

## НОТ летного состава

Организация наземного труда летного состава по своему качеству значительно отстает от организации летного труда. Поэтому в комплексе работ, проводи-

мых центром научной организации труда при ГосНИИ ГА, предполетная подготовка экипажа явилась первоочередной работой в области НОТ летного состава. Эта работа выполнена как проект «Типовой организации и технологии предполетной подготовки экипажей транспортных самолетов и вертолетов».

Проект разработан на основе исследований и анализа материалов по существующим в настоящее время системам предполетной подготовки экипажей в отечественных аэропортах и за рубежом. В проекте решаются

## Весеннее

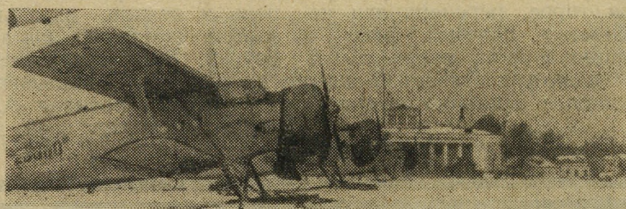
Весна, весна!  
Ее смятеные —  
У всех на лицах  
и в сердцах,  
И солнца рыжее свеченье,  
Как зайчик,  
Плещет в волосах.  
Пусть еще летят  
снежинки  
И ночью щеки жжет  
мороз,  
Но целый день  
сосульки-льдинки  
Роняют капли светлых  
слез.  
Еще горбатые сугробы,  
Белеют, прячась, у ворот,  
Весенний день,  
отбросив робость,  
Свои прогнозы выдает.  
Наш город ожил,  
словно улей.  
У всех улыбчивей глаза.  
И вылетев из школы  
пулей,  
Бежит девочка-егоза,  
Над нею облаком  
кружится  
Веселых стайка голубей.  
Она сама подобна птице  
В весенней радости своей!

**Л. ГЛУШЕНКО,**  
радиооператор  
Курганского  
аэропорта.

## МЗ альбом фотолюбителя

У многих наших читателей есть свое заветное хобби. Одни посвящают свой досуг маркам, старинным монетам, другие коллекционируют редкие книги.

Есть среди авиаторов и заядлые фотолюбители. В этом вы можете убедиться сами, познакомившись со снимками, которые мы сегодня публикуем.



«Гавань крылатых  
кораблей (Уктусский  
аэропорт).

Фото И. Александрова,  
нашего рабора.

## Слово не воробей...

**Т**РУДНО переоценить значение коллективного договора. По существу, это программа, которая во многом определяет работу производственного коллектива на целый год. Вот почему, казалось бы, и отношение к этому важному документу должно быть самое что ни на есть ответственное. Каждая фраза его должна иметь не только глубокий смысл, но и отточена с точки зрения элементарной орфографии.

К сожалению, факты говорят о том, что в некоторых подразделениях подобного рода требования считают излишними. Дабы не быть голословными, предлагаем вашему вниманию несколько цитат из коллективного творчества руководителей Ижевского, Кировского и Магнитогорского подразделений.

«Администрация обязуется обеспечить нормальные условия всем работникам, обучающимся без отрыва от производства».

(Из коллективного договора авиаторов Ижевского подразделения).

«Вести решительную борьбу с аварийностью и аварийщиками, с браком и бракоделами...»

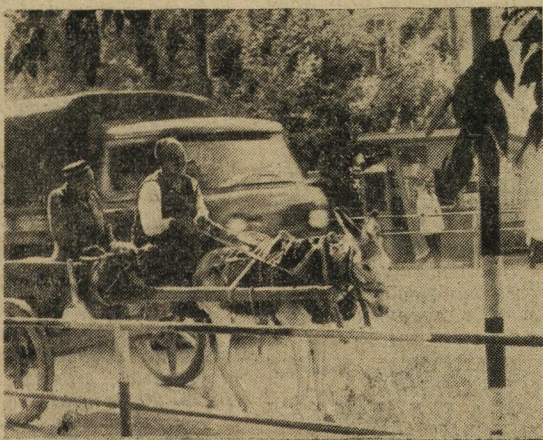
В целях сокращения потерь рабочего времени

заработную плату выдавать по основным службам: летное подразделение, АТБ и автобаза».

(Из коллективного договора авиаторов Кировского подразделения).

«Администрация обязуется выдавать зарплату по цехам и службам через доверенных лиц».

(Из коллективного договора авиаторов Магнитогорского подразделения).



«Самолет хорошо, пароход хорошо, а...»

Фото В. Комогорова, командира самолета  
АН-2 Курганского подразделения



Свердловск-20,  
аэропорт Уктус.  
22-05-21, доб. 1-96.

Редактор **Р. ЛАПИКОВ.**

НС 28546. Заказ № 2497.

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