

Наши

интервью

Накануне Нового года корреспондент газеты обратился к руководителям служб летной, бортпроводников и отдела перевозок Свердловского предприятия с вопросом: каким будет для авиаторов год 1969?



Л. А. ПАНЧЕНКО:

— Сейчас у нас трудится несколько выпускников Высшего авиационного училища. Многие учатся заочно. Наше Кольцово — тоже хорошая школа для летчиков. Его воспитанники работали в Гане, Гвинее, сегодня, например, в Сомали трудится экипаж Сальмановича.



П. А. КОРОТКОВА:

— Самым приятным событием в нашей жизни за прошедший год было, пожалуй, то, что в книгах замечаний и предложений на борту самолетов пассажиры не записали ни одной претензии. К этому мы будем стремиться и в новом году. Причем наш сервис расширится: девушки смогут предложить пассажирам послушать магнитофонные записи, приобрести сувениры на память.



А. Д. КИНЕВ:

— В этом году география полетов расширится. Появятся новые линии. Увеличится частота рейсов на юг. Например, на Адлер до трех машин в день. Причем южные маршруты будут прямыми, без посадок.

ОБРАЩЕНИЕ комсомольцев-авиаторов Курганского предприятия к молодежи Уральского управления

Два месяца назад комсомол перешагнул полувековой рубеж своей истории. Подготовка к празднованию 50-летия ВЛКСМ вылилась в демонстрацию преданности комсомольцев, советской молодежи ленинской партии, единства всех комсомольских поколений, готовности юношей и девушек отдать все свои силы, а если потребуется, и жизнь борьбе за торжество коммунизма.

Лучший способ отметить столетнюю годовщину со дня рождения В. И. Ленина, — подчеркивается в постановлении VI пленума ЦК ВЛКСМ, — это мобилизовать комсомольцев и молодежь на активное участие в выполнении заданий пятилетки к 7 ноября 1970 года, на подготовку к ленинскому юбилею личных трудовых подарков, организовать глубокое изучение ленинского наследия, воспитывать у молодых людей волю, готовность, умение жить и бороться по-ленински.

Комсомольцы-авиаторы Курганского предприятия, как и вся молодежь Страны Советов, с чувством радости и гордости за свою Родину восприняли постановление ЦК КПСС о подготовке к 100-летию со дня рождения В. И. Ленина.

Претворяя в жизнь решения XV съезда ВЛКСМ и готовясь к юбилею Ильича, молодые авиаторы Зауралья направляют свою энергию и молодой задор на досрочное выполнение производственного плана, обеспечение безопасности полетов, повышение культуры обслуживания пассажиров.

В преддверии славного юбилея комсомольцы Курганского авиационного предприятия приняли повышенные социалистические обязательства.

Пилоты обязались отработать апрель 1970 года на сэкономленном за время соревнования горючем.

В авиационно-технической базе комсомольцы приняли решение в нерабочее время бесплатно выполнить десять 100-часовых регламентов на самолетах АН-2.

Молодые новаторы и изобретатели Курганского аэропорта обязались внедрить в производство не менее 15 рационализаторских предложений с экономическим эффектом на сумму 1500—2000 рублей.

Инициативная группа комитета ВЛКСМ уже приступила к работе над созданием любительского кинофильма «Комсомольцы авиапред-

приятия — 100-летию со дня рождения В. И. Ленина».

Перечисленное — только часть нашего перспективного плана подготовки к юбилею.

В целях лучшего контроля за выполнением сообразительств и повышения трудовой активности молодежи МЫ ВЫЗЫВАЕМ НА СОРЕВНОВАНИЕ МОЛОДЫХ АВИАТОРОВ СТОЛИЦЫ УДМУРТИИ ИЖЕВСКА. Мы призываем последовать нашему примеру все комсомольские организации управления.

Мы обращаемся к молодежи Уральского управления с призывом в дни подготовки к 100-летию со дня рождения В. И. Ленина широко развернуть работу по изучению ленинского теоретического наследия.

Укрепление дисциплины на производстве и в быту, воспитание нового, коммунистического отношения к труду, активное участие каждого члена ВЛКСМ в досрочном выполнении 5-летнего плана — это самые лучшие подарки молодых уральских авиаторов к 100-летию юбилею основателя Советского государства.

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!



Авиатор

УРАЛА

ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА УРАЛЬСКОГО ПРЕДПРИЯТИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ И ТЕРКОМА ПРАВОСЛАВНЫХ РАБОТНИКОВ

№ 1 (1695)

СРЕДА,

8

ЯНВАРЯ

1969 г.

Год издания XXVII

Залог безопасности

Велика роль синоптиков в обеспечении безопасности полетов, и это хорошо понимают метеоспециалисты Курганского подразделения. Доказательством тому служат социалистические обязательства коллектива, взятые к 100-летию со дня рождения В. И. Ленина, которые сейчас пересмотрены и по отдельным пунктам повышены.

Коллектив у нас трудится небольшой, но со своими производственными задачами справля-

ется успешно. Основным правилом каждого метеоспециалиста — инженера, техника, оператора — стало точное знание своих обязанностей и неукоснительное выполнение их.

Несмотря на уже сложившийся стабильный состав специалистов метеослужбы, в коллективе ежегодно перед каждой навигацией проводятся повторные занятия по особенностям работы предстоящего сезона и попутно идет проверка практической

работы каждого специалиста в отдельности.

Малейшее нарушение становится предметом разбора с выявлением причин и принятием конкретных мер по их устранению.

Техники — синоптики метеослужбы добились полной взаимозаменяемости и сейчас все виды метеоинформации может готовить каждый техник, а для нашего производства это значит очень много.

Теперь любой из техников в состоянии

проводить наблюдения — метеорологические, аэрологические, стартовые.

Большую помощь в сборе метеоинформацией оказывают службе радиооператоры, от работы которых во многом зависит авиационный прогноз.

Есть у нас в коллективе свои маяки, на которых равнение держат другие. Это тт. Колосина, Киселева, Васильева, Кузьмина, Леонченко, Бжезовская.

М. ЧУБЕЙКО, ст. инженер-синоптик Курганского подразделения.

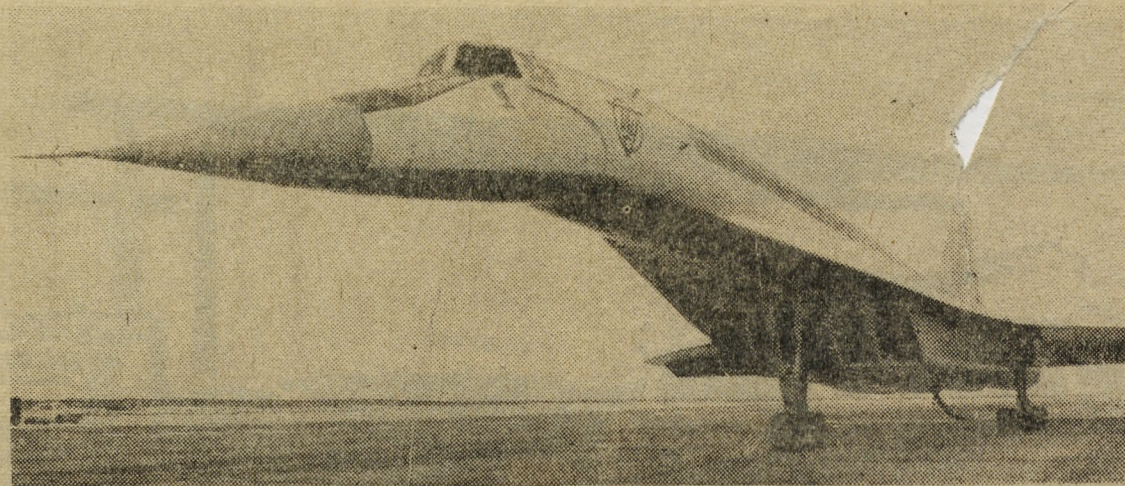
новости

ПЯТЬ ТЫСЯЧ ПассажиРОВ

226... Столько авиопассажиров купили билеты в Свердловском городском агентстве в первый день нового года. Цифра, конечно, очень маленькая. Да это и понятно — праздник есть праздник. Зато в следующие дни число пассажиров увеличилось до 1200, 1300, 1470. Всего за первые пять дней нового года отправилось в воздушное путешествие около пяти тысяч свердловчан.

Фотоинформация

ИТАК, состоялся экзамен советского сверхзвукового лайнера ТУ-144. Пассажирский самолет, равного которому сегодня нет в мире, подняли в воздух заслуженный летчик-испытатель СССР Эдуард Елян (командир экипажа), второй пилот — Герой Советского Союза, летчик-испытатель первого класса Михаил Козлов, ведущий инженер по летным испытаниям Владимир Бендеров, бортинженер Юрий Селверстов.



Всесоюзная стройка стан «2500»

СТРАНИЦА ВТОРАЯ

Гордись Магниткой

«ГОРДИСЬ, что ты работаешь на орденосной Магнитке!» — встречает вас в проходной металлургического комбината крупная надпись. И рабочие гордятся своим предприятием, первенцем советских пятилеток, воплощением ленинской идеи индустриализации страны. Растет знаменитая Магнитка, сейчас у нее снова большие заботы. И новая ее гордость — стан холодной прокатки «2500» — Всесоюзная ударная комсомольская стройка.

Это целый город, в котором трудятся шесть тысяч строителей — молодых парней и девчат с Украины и Казахстана, из городов Урала и Сибири. На полтора километра протянулся огромный корпус стана. Гремит гигант, скрывающийся под стеклобетонный «шатер».

Тут необычный, очень быстрый темп жизни. В одном конце стан оштукатурен арматурой разновеликих фундаментов, в другом углу — лоск краски агрегатов, вес которых несколько сот тонн. Полноправные хозяева здесь — пусконаладчики и монтажники. На некоторых агрегатах надпись: «Проход воспрещен. Идет прокрутка».

Рядом, совсем рядом режут КРАЗЫ, вспыхивают синие звездочки электросварки, на железнодорожных платформах монтажникам шлют детали ростом с хорошего слона. Спешат и спешат машины с грузом мимо цистерн, подъемных кранов, рольгангов, трансформаторов. Идет огромная стройка. О масштабах ее говорят цифры. Площадь главного корпуса 150000 квадратных метров, земляные работы — 2203000 кубических метров, монолитный бетон и железобетон — 315557 кубических метров. Наружных сетей водопровода и канализации должно быть уложено 52 километра, теплотрасс и газопровода — 24 километра... Начальник листопрокатного цеха металлургического комбината Л. В. Радиокевич рассказывает: «Кроме главного корпуса, 80 тысяч квадратных метров отводится под технические этажи. 150 тысяч плюс 80 тысяч — на такой площади можно разместить около 8 тысяч благоустроенных квартир — целый город».

Чудо-великан

СТАН «2500» — уникальный агрегат как по своим размерам, так и по ширине прокатываемой полосы. Новый исполин проката

УЖЕ В ЧЕЛЯБИНСКЕ ЧУВСТВУЕТСЯ БЛИЗОСТЬ МАГНИТКИ. УЖЕ НА РЕГИСТРАЦИИ В ГОСТИНИЦЕ АЭРОПОРТА У АДМИНИСТРАТОРА ПРИШЛОСЬ УСЛЫШАТЬ:

— ИЗ КУЙБЫШЕВА, НА МАГНИТКУ, НА «2500». В ГОРОД КОМСОМОЛЬСКОЙ ЮНОСТИ ЛЕЯТ САМОЛЕТОМ ИНЖЕНЕРЫ, КОНСТРУКТОРЫ, ТЕХНИКИ, СТРОИТЕЛИ. В МАГНИТОГОРСКЕ В ГОСТИНИЦЕ ПЕРВОЙ УСЛЫШАННОЙ ФРАЗЫ БЫЛА:

— СПЕЦИАЛИСТ ИЗ ТОЛЬЯТТИ. УЛЕТЕЛ ВЧЕРА. ВИДИМО, КРЕПКИЕ УЗЫ СВЯЗЫВАЮТ ЭТИ ДВА ГОРОДА.

будет выдавать холоднокатаный лист. Ширина его до 2350 миллиметров. Это на полметра более того, что выпускает сегодня прокатное производство страны. Из такого листа — это большое дело — можно спокойно штамповать целые кузова легковых автомобилей, в частности тех, которые станут выпускать будущий Волжский автозавод в Тольятти. Технология производства холоднокатаных листов разрабатывается давно. Для этого при центральной заводской лаборатории комбината создана специальная лаборатория автомобильного листа. Сотрудники ее получили несколько опытных плавок металла. Его испытания на Горьковском автозаводе дали неплохие результаты. Обработка технологии продолжается.

Говорит Тольятти

МАГНИТКА и далекий город Тольятти протянули друг другу руку дружбы. Второй год соревнуются две ударные комсомольские стройки — Волжского автозавода и стана «2500». Дела и тех и других интересуют всю страну. Редакция газеты «Комсомольская правда» в годы строительства первых домен Магнитки занимала место на стройке. По старой традиции здесь на стане снова работает выездная редакция «Комсомолки», она продолжает героическую летопись Магнитостроя. А в одном из последних спецвыпусков газета рассказала,



как живут строители не только огромного стана, но гиганта-автозавода в городе Тольятти. Страничка называется «Говорит Тольятти». Ведь если объединить эти стройки, получится самая большая стройка века.

Вот вкратце о чем она сообщает: — В последние дни много новичков появилось на площадке автозавода. Ходят, присматриваются ко всему. Новичкам повезло. Стройка эта — всему Союзу на удивление. На участке ремонтно-литейного цеха — 55 рабочих. Каждый должен работать за троих. И каждый из них и бетонщик, и опалубщик, и сварщик, и плотник.

А первые дни по-особенному ко всему приглядывались. Будто решали — оставаться ли им в Тольятти, или сразу уехать, чтобы ни себя, ни коллектив не обманывать. А теперь — откуда сила в парнях берется. Недавно бетонировали «подушки» подвала

ремонтно-литейного цеха. Так двое по тридцати семи кубометров бетона укладывали за смену. Для наглядности добавлю, что этот бетон привезли на стройку 24 самосвала...

Вот все, что хотел рассказать молодым строителям стана «2500» о своей стройке электросварщик Промстроя Л. Рысаков. И в конце он приглашает:

— Если кто захочет после завершения работ на стане приехать к нам в Тольятти — милости просим. Работы здесь на всех хватит. И кто закрепится в нашем коллективе, жалеть не будет. Потому что жизнь здесь на «Полный вперед!», как говорят моряки...

«Волжское рукопожатие» — так названа вторая заметка из Тольятти. Она знакомит читателей с бригадой Олексеевко, которая работает в третьей вставке главного корпуса автозавода. Варят арматуру, укладывают бетон. Олексеевко — один из лучших бригадиров Автозаводстроя. Задания ему дают одно сложнее другого. И иные думают: сорвется бригадир. А он ставит и ставит рекорды один за другим. У этой бригады красный вымпел, переданный на вечное хранение за отличный труд. Не раз этот коллектив выходил на первое место в соревновании по всему Автозаводстрою.

Так живут, трудятся и соревнуются коллективы двух комсомольских строек... Двух строек, которые если объединить, то будет самая большая стройка века.

ИМЕНИ ЛЕГЕНДАРНОГО СТРОИТЕЛЯ

У НАС на стройке героем становится любой», — шутят магнитогорцы. И верно, их, молодых, задорных, самоотверженных, немало. Знают многие бригаду монтажников И. И. Фиркина из треста Уралстальконструкция. То, что делали эти рабочие, — делали отлично.

Объявления и спецвыпуски у общественного штаба строительства стана «2500» — своеобразное зеркало дел. Очередная «молния» сообщает: «Честь и слава бригаде пусконаладчиков Василия Суслина, завоевавшей право первой начать узловую прокрутку стыкосварочного агрегата. Прокрутка началась! Все



силы — на пуск стана «2500»!

В Магнитогорске широко известно имя легендарного первостроителя Виктора Калмыкова. В честь его на стане было объявлено соревнование за право называться бригадой его имени. Один из декабрьских дней для бригады коммунистического труда Петра Сметаны стал двойным праздником. Товарищи тепло поздравляли ее с победой — присвоением имени первооткрывателя Магнитки. Это высокое право бригада завоевала в упорной борьбе. Вторая радость — переходящий приз «Комсомольской правды» — макет памятника «Первая палатка» Петру Сметане вручила жена Калмыкова — Э. В. Бакке. Она сказала:

— Как вы похожи на тех ребят, что пришли сюда весной 1929 года. Вы из того же племени...

Прямо из зала бригада отправилась на стан: «Пошли, парни, бетон застывает!»

СКОРО ПУСК

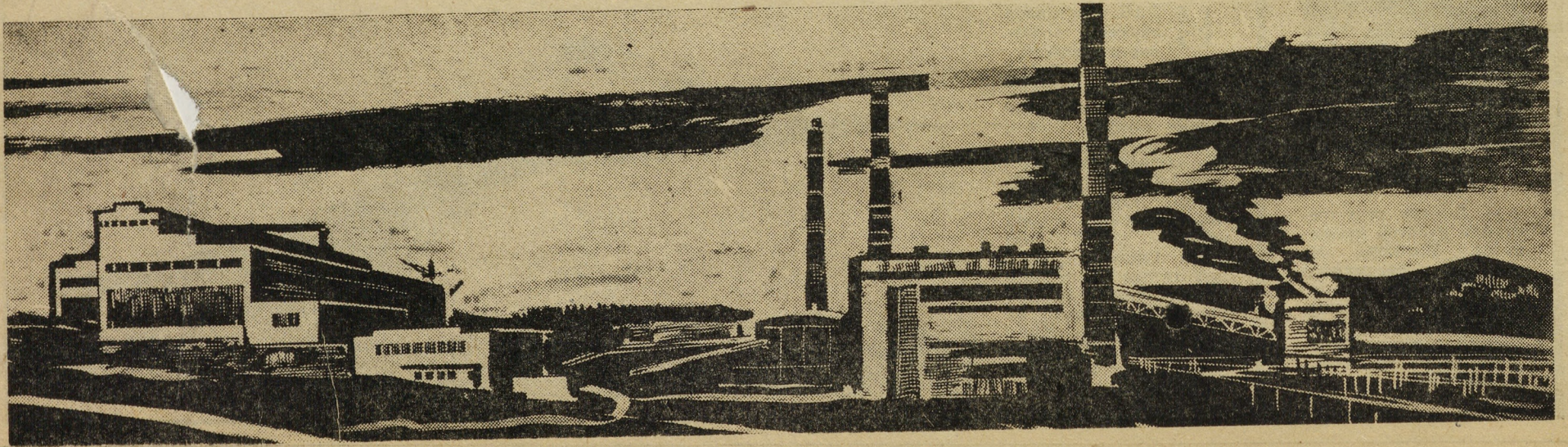
БЫСТРЕЙШАЯ подготовка к комплексной прокрутке агрегатов — главное, что сейчас волнует строителей важного объекта. Проведена поузловая прокрутка механизмов агрегата ножниц. Закончены испытания рольганга, ножниц и всей гидравлики. Во время прокрутки узлы действуют надежно. Это отличилась бригада проката монтажа Михаила Аксенова.

Все ближе подходят к финишу строители и монтажники ударной комсомольской стройки стана холодной прокатки «2500». Коллектив листопрокатного цеха комбината готовится во всеоружии принять трудовую эстафету, быстрее освоить новый прокатный стан, вовремя дать стране металл. Скоро гигант черной металлургии вступит в строй.

Ю. ГЕНДЕРТ,
наш спецкор.

На снимках: фотолетопись стройки. 1. Январь 1968 года. Монтажники ставят одну из последних колонн здания стана. 2. Май. Идет покрытие кровли корпуса. 3. Графика стройки.

Фото Г. Обрезкova, В. Лоскутова и Б. Клипиницера.



Искажи, найдите, внедряйте!

В КОНЦЕ декабря в Свердловске состоялось совещание изобретателей и рационализаторов, на котором с докладом о работе новаторов на предприятиях Уральского управления выступил главный инженер УРУ ГА И. С. Разумовский.

Он отметил, что по сравнению с прошлым годом число внедренных рационализаторских предложений в подразделениях значительно увеличилось. Новаторы управления внедрили 368 предложений с условной годовой экономией 97445 рублей.

В 1968 году в предприятиях Уральского управления объявлен конкурс-смотр на лучшую постанов-

ку рационализаторской работы в честь 100-летия со дня рождения В. И. Ленина. Активное участие в конкурсе принимают рационализаторы 1-го Свердловского, Пермского и Челябинского предприятий.

Внесли свой вклад в рационализаторский фонд пятилетки работники строительно-монтажного управления № 8, ими подано 50 и внедрено 48 предложений с условной годовой экономией 44,3 тысячи руб-

ВОИР постоянно совершенствуют свою деятельность, направляя ее на решение задач пятилетнего плана. Вместе с тем многие организации ВОИР не планируют работу, недостаточно осуществляют об-

щественный контроль за внедрением рационализаторских предложений, не вникают в существо принятых обязательств. Перечисленные недостатки в первую очередь относятся к первичной организации ВОИР Челябинского предприятия.

В этом большом по численности коллективе организации ВОИР состоит всего из 33 человек. О результатах смотр-конкурса технического творчества молодежи предприятий УРУ ГА участником совещания доложил заместитель главного инженера управления С. И. Зайдинс.

Как известно, с апреля по сентябрь 1968 года в честь 50-летия ВЛКСМ по управлению был объявлен смотр-конкурс технического творчества молодежи под девизом: «Пятилетке — мастерство и поиск молодых». Организационный комитет, рассмотрев материалы, представленные предприятиями, в соответствии с требованиями «Положения о смотре-конкурсе технического творчества молодежи» присудил первое место молодому новатору Пермского предприятия. Вместе с тем органи-

ОТЧЕТ НОВАТОРОВ

Взять, к примеру, рационализаторов второго Свердловского предприятия. За 11 месяцев они подали 48 предложений с условной годовой экономией 12675 рублей.

О состоянии организационной работы ВОИР собравшимся рассказал старший инженер ИАС Г. М. Бурдин: Первичные организаци-

онный комитет отметил, что в предприятиях слабо использовалась наглядная агитация для пропаганды смотра-конкурса, недостаточно проводилась разъяснительная работа среди молодежи. На заседаниях комитетов ВЛКСМ вопрос о конкурсе вообще не обсуждался и мер по активизации рационализаторской работы среди молодежи своевременно не принималось.

Факты свидетельствуют о том, что не во всех службах предприятия рационализаторской работе уделяется должное внимание. Так, в АТБ Кольцово в настоящий момент насчитывается 65 рационализаторов, которые подали 97 предложений. К сожалению, такие службы, как отдел перевозок, служба движения, летный коллектив, не имеют в своих рядах ни одного рационализатора.

Интересным было выступление инженера-экономиста АТБ первого Свердловского предприятия Г. Притворовой, которая остановилась на вопросах подсчета экономии от внедрения изобретений и рационализаторских предложений, о порядке выплаты вознаграждений.

На совещании выступили также председатели первичных организаций ВОИР УРУ ГА Е. Свиридов, Э. Поляги, С. Супенко, Б. Ряснянский, А. Егоров и другие.

В заключение участники совещания приняли обращение ко всем авиаработникам Урала.

ТАЕЖНЫЕ «ПЯТАЧКИ»

Посадочная полоса — это не всегда ровные квадраты бетона с двумя рядами сигнальных огней. У вертолетчиков эти полосы посложнее. Их даже не назовешь площадками, скорее «пяточками», которые приходится подбирать с воздуха.

Анатолий Киселев — пилот из Уктуса — за время работы в санитарной авиации не один раз «пристраивал» свой МИ-1 на такие «пяточки». И в общем-то, всегда удачно. Умеет. И еще потому, что нельзя иначе: рядом в поселке в беде человек, а на борту вертолета — кровь для переливания.

Такая у Киселева работа... Но бывают и дни спокойные. Это значит, что в неотложной помощи врачей люди из далеких поселков не нуждаются. Тогда Анатолий берет на борт вертолета геологов, бурильщиков, тех, которые утюжат тайгу и сверлят землю до мезозойских пластов.



Недавно он летел с нефтяниками до Куеды. К буровой вышке. И случилось так, что на высоте 300 метров отстал мотор. Такое, прямо скажем, бывает не каждый день... А у Анатолия впервые в жизни. Расчет нужно было провести за секунду и точно, хотя арифметика не всегда в ладах с авиацией.

«Пятачок» нашел в момент. Машину посадил, как это называется, «на режиме самовращения». Посадил прямо в тайгу. Да так, что задремавшие в дороге нефтяники продолжали спать. А проснувшись, его же и обрутали: не довел, дескать. И ушли пешком, чертыхаясь и проклиная всякую цивилизацию.

Пилот просидел в тайге целую неделю. Один на один с машиной. Потом его забрал МИ-4.

Командир подразделения наградил Анатолия Киселева именными часами. За смелую посадку и присутствие духа.

О. КРАЕВА.

Из обращения

УЧАСТНИКОВ СОВЕЩАНИЯ ИЗОБРЕТАТЕЛЕЙ И РАЦИОНАЛИЗАТОРОВ ПРЕДПРИЯТИЙ УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ КО ВСЕМ АВИАРАБОТНИКАМ УРАЛА

Дорогие товарищи! В наши дни коллективы предприятий выступают с предложениями ознаменовать 100-летний юбилей со дня рождения В. И. Ленина досрочным выполнением обязательств по созданию 9-миллиардного рационализаторского фонда пятилетки.

Вместе со всем советским народом настойчиво борются за претворение в жизнь программы коммунистического строительства и авиаработники Урала. Среди тысяч новаторов производства предприятий Уральского управления сотни рационализаторов и изобретателей, чья творческая инициатива и энергия направлены на постоянное совершенствование производства, повышение производительности и улучшение условий труда.

Рационализаторами предприятий управления в 1967 году внедрено 440 предложений с экономической эффективностью 104688 рублей.

Но не в наших правилах успокаиваться на достигнутом. Необходимо постоянно и настойчиво искать новые пути для дальнейшего роста производительности труда, механизации производственных процессов, экономии материальных, трудовых и денежных ресурсов.

Мы обращаемся к новаторам, рационализаторам, передовикам производства, ко всем авиаработникам Урала с призывом принять активное участие в рационализаторской и изобретательской работе, направить свой опыт и знания, инициативу и творческую энергию на перевыполнение социалистических обязательств, принятых на 1969 год.

Наша программа-минимум в 1969 году — внедрить в производство 500 рационализаторских предложений с годовым экономическим эффектом 100 тысяч рублей.

Маяками в работе по осуществлению этой задачи являются лучшие рационализаторы управления: В. В. Сидоров, Г. Н. Осолков, Ю. А. Смирнов, В. Н. Новоселов, Я. Г. Горохов, А. С. Загорский (Сверд-

ловское предприятие), Е. В. Королев, Л. В. Ворончихин, А. И. Югов (Челябинское предприятие), Ю. А. Шляхов, М. М. Мыльников, Н. Б. Хорев, Б. И. Ряснянский, Б. И. Пономарев (Пермское предприятие), Ю. А. Ануриев, А. В. Бызов (2-е Свердловское предприятие), А. В. Лынков, Ю. М. Друганов, Г. Д. Смирнов, И. П. Шахматов (Кировское предприятие), К. Е. Птицин, В. И. Мальцев, С. Ф. Радионов (Курганское предприятие) и другие.

Мы призываем всех новаторов предприятий управления встать в ряды активных пропагандистов всего нового, передового, что появляется на предприятиях, свой опыт, знание, мастерство новатор обязан передать товарищам, сделать их всеобщим достоянием. Пусть каждый новатор будет активным пропагандистом технического прогресса.

Мы призываем партийных, профсоюзных и хозяйственных руководителей всячески содействовать работе советов ВОИР, привлекать рационализаторов к активному участию в разработке и реализации планов научной организации труда на каждом предприятии.

Мы призываем всех инженерно-технических работников еще больше крепить творческое сотрудничество с производственниками. Оказывайте рационализаторам помощь непосредственно в цехах, службах, на производственных участках в решении важнейших задач: обеспечения выполнения производственного плана с высокими показателями, повышения безопасности и экономичности полетов самолетов, повышения прибыли и рентабельности производства, механизации и автоматизации производственных процессов.

На снимке: один из лучших рационализаторов службы связи Курганского авиапредприятия П. Н. Жуков.



Наш рассказ о работе шоферов Пермского аэропорта союзных линий это отнюдь не обмен опытом. Скорее всего, повествование о наших злключениях. Улучшения же в работе пока не предвидится.

Начнем с заправки топливом. Заправочную в аэропорту не могут сделать с лета. А шоферам приходится сейчас несладко. Ни один насос как следует не работает. Шланги перетаскиваем на себе из одной цистерны в другую. В общем, заправка одной автомашины топливом отнимает

столько времени, что его с легкой бы хватило на пять машин. Заправка топливом по сравнению с тем, какие манипуляции совершают шоферы, когда приезжают на склад ГСМ за маслом, выглядит наипростейшей операцией. Тут хоть в пору

горючиться. Давай топливо к самолету! Давай масло!»

Вот и попробуй поспеть при такой организации труда к самолету вовремя.

ПОЗДНЯКОВ, СМОЛЯКОВ, ЕРМАКОВ, АСТАХОВ, ПОПОВ, шоферы Пермской автобазы.

Письма в редакцию

Под дубинушку...

МЕРЫ ПРИНЯТЫ

«Быт или не быт?»

так назывался критический материал, опубликованный в 34 номере газеты «Авиатор Урала».

Как нам сообщил командир предприятия П. П. Збыковский, факты подтвердились. Приняты меры к устранению недостатков. В частности, по профилакторию. Отремонтирована столовая, на кухне установлено электрическое оборудование, сделан частичный ремонт внутри профилактория и на продуктовом складе.

НОВЫЙ ГОД уральского неба

Да, такое необычное интервью в самый канун нового, 1969 года состоялось на самом популярном среди воздушных пассажиров ильюшинском самолете под серийным номером 75724. В «присутствии» наряженной елки в салоне лайнера хозяева аэропорта Кольцово рассказали журналистам о годе прошедшем и поделились планами на будущее.

Скажем, давно ли из Свердловска до Адлера добирались на тихоходном ЛИ-2 целый день — с восьми утра до восьми вечера, а теперь комфортабельный «ИЛ» доставит вас на Черное море за каких-то три с половиной часа. В 1949 году из Кольцово улетело всего 14600 пассажиров, а в 69-м улетит миллион, учитывая транзитных путешественников. Да, сегодняшний аэропорт — передовое предприятие. План этого года здесь выполнили досрочно и дали 1200 тысяч рублей сверхплановых накоплений.

На снимке: участники встречи на борту ИЛ-18.



В гостях у пионеров

В один из декабрьских дней в гости к пионерам Малоустюкского детского дома пришли работники службы борпроводников Свердловского авиаподразделения. Они читали стихи, пели задорные песни. В большом концерте для детворы участвовали борпроводники В. Гостилова, Л. Черноштанова, М. Бобровская и многие другие.

Друзьям-соперникам

С новогодней почтой редакция получила письмо из Тюменского управления от почетного мастера спорта СССР В. Червякова.

От имени спортсменов-сибиряков он поздравляет с Новым годом лыжников Уральского управления, которые участвовали в последних трех зимних спартакиадах Аэрофлота.

★ Т Е Р О И, с которых стоит делать жизнь

ВЕРНУВШИСЬ с воздушной разведки, Лапоногов встретился с Чапаевым в Белибей-Аксаково. Летчик протянул комдиву донесение, в котором подробно рассказал о продвижении отступающих частей каппелевцев.

— Ты эту бумажку передай в штаб дивизии, они там все собирают, пригодится для будущей науки. А мне расскажи, что видел, покажи на карте.

У Чапаева была своеобразная манера рассматривать карту. Любил поразмыслить над ней, предугадать ход противника, подсмеивался над воображаемым собеседником. Иосифа Лапоногова пора-

жало в Чапаеве удивительное знание местности. Порой ему казалось, что комдив здесь родился, исколесил эту землю вдоль и поперек, заглянул чуть ли не под каждый кустик. Чапаев великолепно знал расположение деревень, речушек, железнодорожных

и разбить. Дело так не пойдут. Мы их постараемся обмануть, обойдем с севера Кармашево и заставим промерить глубину деминского болота. Посмотрим, кто кому подстроит ловушку.

Фланговый удар Чапаевской дивизии был настоль-

немного согреться, Лапоногов зашагал вокруг самолета, за ним потянулась темная дорожка следов. Трава сбрасывала блестящую росу. С восходом солнца к самолету стали собираться жители близлежащих сел. Первыми примчались вездесущие мальчишки.

— Дяденька, — запыхавшись, спрашивали они летчика, — вы из Лбищенска? — Только собираюсь там побывать. Да вот из-за неисправности двигателя задерживался здесь.

— Ну, ваше счастье, что не долетели, сегодня ночью белоказики разбили штаб Чапаева, а самого Чапая ищут в реке Урал, говорят — утонул.

Лапоногов не верил мальчишкам: путают что-то. Что бы Чапаев да не нашел выход! Подошедшие взрослые подтвердили нерадостное известие.

Вспомнился последний разговор с ним, задушевный, не относящийся к военным операциям. Сидели на веранде какого-то дома, услужливый татарин угощал холодным кумысом. Чапаев часто говорил: «Кончим войну, пойду учиться грамоте. Без нее нельзя. Вон Фрунзе, сколько он знает».

Лапоногову пришлось воевать на Врангелевском и Туркестанском фронтах. Был награжден именными часами и оружием. После войны перешел в гражданскую авиацию, осваивал воздушную трассу Москва — Свердловск — Иркутск.

Иосиф Семенович Лапоногов один из тех людей, у которых жизнь была связана с авиацией, ставших свидетелями ее зарождения и расцвета.

Н. КИСЛИЦЫН,
наш рабкор.

СЛОВО ИМЕЕТ

Газета стала

интересней

Стенная печать авиационно-технической базы второго Свердловского подразделения не раз подвергалась критике на страницах газеты «Авиатор Урала». И справедливо. Потому что стенгазета «Эксплуатационник» выходила нерегулярно, а если и появлялась, то выглядела убого, внимания к себе не привлекала. А «боевые листки» на участках появлялись от случая к случаю.

После избрания нового редактора выпущено четыре номера «Эксплуатационника». Сотрудники АТБ стали интересоваться газетой, особенно после появления сатирических номеров. Заслуга в этом нового редактора — главного инженера АТБ В. Середы, который сумел привлечь к сотрудничеству многих работников. Так держать, «Эксплуатационник»! Надеемся, что и в новом году газета будет интересной.

В. КОРЧЕВСКИЙ,
авиатехник.

По заданию Чапаева

(Продолжение. Начало в № 48).

станций и держал цепко в памяти их названия.

— Спасибо за хорошую разведку. Завтра мы с вами вряд ли увидимся. Буду в 74 бригаде, — прощается Чапаев.

— Каким приказом передать летчикам?

— Вы, я вижу, сами хорошо ориентируетесь в боевой обстановке. Следите за отступающими.

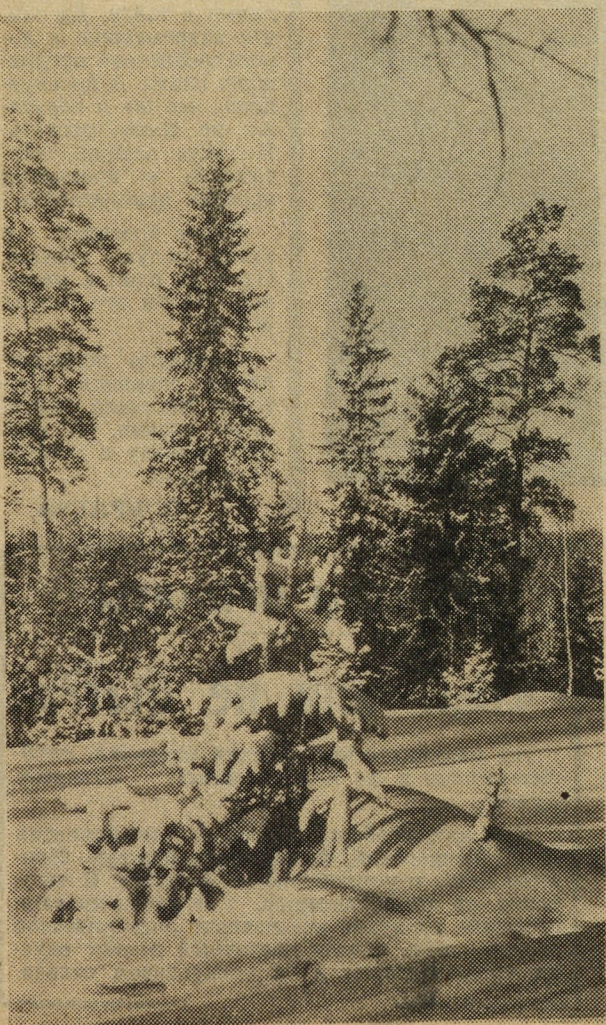
Дня через три летчики близ Еремеево на опушке густого леса обнаружили в долине на фоне листьев берез и зеленого ковра трав отчетливо просматривались сверху борозды свежевырытой земли, изломанная линия окопов. Чапаева Лапоногов застал в штабе дивизии, поделился «новостью», которую сумели открыть летчики его звена.

— Где это? — заинтересовался комдив, вынув из полевой сумки карту. — Вот оно что! Задумали бело-гвардейцы заставить Чапаева пойти вдоль реки Дема, а потом прижать к болоту

ко чувствительным, что белые оставили линию обороны и отступили.

С О ВЗЯТИЕМ Уфы частями Красной Армии чапаевцев перебросили на Уральский фронт, и летчики временно расстались с ними. В начале августа 1919 года к дивизии были вновь прикомандированы два авиационных звена. Лапоногов чуть задержался в Самаре, ему поручили принять самолеты. 4 сентября он вылетел в Лбищенск, где должен был объединить звенья в одну группу и принять над ними командование. Примерно километрах в двадцати от Лбищенска заборхлил двигатель. Самолет сел на вынужденную. Иосиф пытался запустить двигатель, но одному это было просто не под силу. Пришлось заночевать в поле под крылом самолета. Проснулся с утра утренняя прохлада. Бледно небо. Ночные тени задержались в дальнем лесу, запутались в низинах. Чтобы

Снимают фотолюбители



ГДЕ ВЫ, ЧЕМПИОНЫ ЛЫЖНИ?

Каждый год в Уральском соревновании посвящаются управлению гражданской авиации 100-летию со дня рождения В. И. Ленина. Наполним, что сборная лыжному спорту. Нынче эти соревнования посвящаются управлению гражданской авиации.

Идет зима, зует... Пушистые ели укутаны в мягкое покрывало из снега, одели мохнатые шапки. Они похожи на сказочных великанов.

«Таежный лес зимой» — назвал свой фотоэтиюд наш внештатный фотокорреспондент Б. ПЕТРОВ.

ления в 1961 году на первенстве Аэрофлота завоевала второе общекомандное место, в 1963 году поделила 3—4 места, а в 1966 году стала чемпионом Министерства гражданской авиации.

К сожалению, в 1968 году наши лыжники сдали свои позиции, заняв в первенстве Аэрофлота только четвертое место. Отчасти это объясняется тем, что в это время из подразде-

Спорт

лений управления ушли сильнейшие спортсмены.

Однако главная причина неудач не в этом. Слишком мало обращаем мы внимания на подготовку и воспитание молодых спортсменов. Не надо забывать, что долг каждого спортсмена-перворазрядника готовить себе смену, передавать молодежи свой опыт и мастерство.

М. ГОРЮКОВА.



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

Редактор Р. Н. ЛАПИКОВ.

НС 18012. Заказ № 1372.

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