

**1969** ГОД подводит нас к великой исторической дате — 100-летию со дня рождения В. И. Ленина. Как каждому советскому человеку, нам, авиаторам, бесконечно близко и дорого имя Ленина и поэтому так единодушно стремление личного состава Кольцовского предприятия ознаменовать приближение славной даты новыми успехами, высококачественно выполнить государственный план.

Прошлый год был для нас годом накопления опыта работы в новых условиях хозяйствования. Работать по-новому стали коллективы летного подразделения, авиационно-технической базы и аэропорта Кольцово. С апреля 1969 года приступило к работе по новой системе летное подразделение, где руководителем является Понырко.

Времени прошло не так много, чтобы дать глубокий экономический анализ хозяйственной деятельности, но определенные выводы сделать уже можно. Как и в других предприятиях Уральского управления, в нашем коллективе на практике подтверждена жизненная сила решений, принятых сентябрьским (1965 года) Пленумом ЦК КПСС. Отрадно отметить, например, что коллективы наших подразделений, работающих по новой системе, достигли в 1968 году более высоких показателей, чем в 1967-м. Так, летный коллектив достиг прироста эксплуатационных т-км против 1967 года на 15,1 проц., а по производительности полетов — на 2,4 проц.

К концу 1969 года мы должны будем себестоимость одного участкового тонно-километра снизить на 1,5 проц., повысить коммерческую загрузку на 1,5 проц. Обеспечить использование пассажирских кресел на 78,5 проц. Достигнуть прироста

# РЕЗЕРВЫ—В БОЙ!

по производительности труда на 6,45 проц. Увеличить средний налет на один списочный самолет. Прибыль должна возрасти примерно на 600 тысяч рублей против плана 1968 года. Есть все основания утверждать, что итоги года будут неплохие.

Успешно решить эти задачи позволит нам дальнейшее совершенствование работы в новых условиях хозяйствования.

У нас предусмотрено изучение и распространение передовых приемов

и методов труда новаторов производства.

В целях обучения практике руководства службами, отделами созданы и работают постоянно действующие методические совещания командно-руководящего состава: совет командиров кораблей, совет руководителей летного подразделения и аэропорта, совет бригадиров АТБ и другие. В апреле приступил к работе совет молодых специалистов. Проводятся еженедельные разборы, оперативки по итогам работы, где даются

конкретные указания по устранению недостатков.

На общем партийном собрании предприятия обсужден один из главных вопросов: «Задачи коллектива в обеспечении безопасности полетов и укреплении дисциплины».

Обеспечить досрочное и качественное выполнение производственного плана четвертого года пятилетки можно только на основе дальнейшего разветвления соревнования за коммунистический труд, путем использования всех возможностей и резервов, имеющихся в наших подразделениях, путем отличной подготовки и выполнения каждого рейса.

**П. ЗЫКОВСКИЙ,**  
командир 1-го Свердловского предприятия.

*Пролетарии всех стран, соединяйтесь!*



# Авиатор УРАЛА

ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

№ 22 (1716).

СРЕДА,

**11**

**ИЮНЯ**

1969 г.

Год издания  
XXVII



**На ударной  
Ленинской  
вахте**

## С ЗАДАНИЕМ СПРАВИЛИСЬ

Неплохих результатов добились в выполнении майского плана уральские авиаторы. Ими перекрыты контрольные цифры по всем основным показателям. Пассажирооборот доведен до 104 процентов, выручка составила 6 миллионов 675 тысяч. Сверх плана управление получило около ста тысяч рублей прибыли.

Справились с заданием экипажи авиации спецприменения. 106 процентов — таков показатель по приведенным часам. С начала авиационного сезона авиаторы обработали в сельских хозяйствах 670 тысяч гектаров.

В первый месяц летней навигации все предприятия потрудились хорошо, отстающих среди них нет.

**К**ОМСОМОЛЬЦЫ отдела перевозок Магнитогорского авиапредприятия, взяв на себя социалистические обязательства, включились во Всесоюзное соревнование в честь 100-летия со дня рождения В. И. Ленина.

О ходе их выполнения рассказал член партийного бюро предприятия начальник отдела перевозок А. Иванов.

— Комсомольцы нашей службы свои индивидуальные обязательства выполняют успешно, об этом свидетельствует тот факт, что в первом квартале наш

коллектив не имел ни одной жалобы со стороны пассажиров, а производственный план выполнен по всем показателям.

Выполняя один из пунктов обязательств, в февра-

Поручения имеют все, например, Валя Семенчук регулярно проводит политинформации, Таня Забун редактирует стенгазету «За культуру», которая выходит ежемесячно, Светлана

Имея среднее образование и собираясь учиться дальше, многие комсомольцы посещают подготовительные курсы, техническая же учеба проходит в отделе постоянно.

Сейчас комсомольцы самостоятельно изучают ленинские работы «Как организовать соревнование», «Великий почин» и другие. Занятия по ним состоятся в октябре, а с ноября будут приниматься зачеты.

Разработан специальный график, в котором указаны число и месяц отчета каждого комсомольца. Выполненные обязательства будут вноситься в «Ленинскую зачетную книжку».

## Подводя итоги

ле комсомольцы отработали по восемь часов на прокатном стане «2500».

В нашей службе комсомольцы много внимания уделяют спорту, команда девушек-лыжниц принимала участие в зимней спартакиаде УрУ ГА.

В марте и апреле организовано прошли ленинские воскресники.

Галева отвечает за культурно-массовый сектор. У нее всегда имеются билеты в любой театр города, на концерт или кинофильм.

Комсомольцы осваивают смежные профессии: так, например, Л. Макагонова помогла Л. Ворохавой освоить новую для нее специальность кладовщика.

## Женский крылатый экипаж

Рекордную для турбовинтовых самолетов высоту—13 тысяч метров — взял ИЛ-18, управляемый женским экипажем Аэрофлота: командир корабля

Герой Социалистического Труда Л. Уланова, второй пилот В. Слободская, штурман Г. Козырь, бортинженер В. Попова, бортрадист О. Петрова.

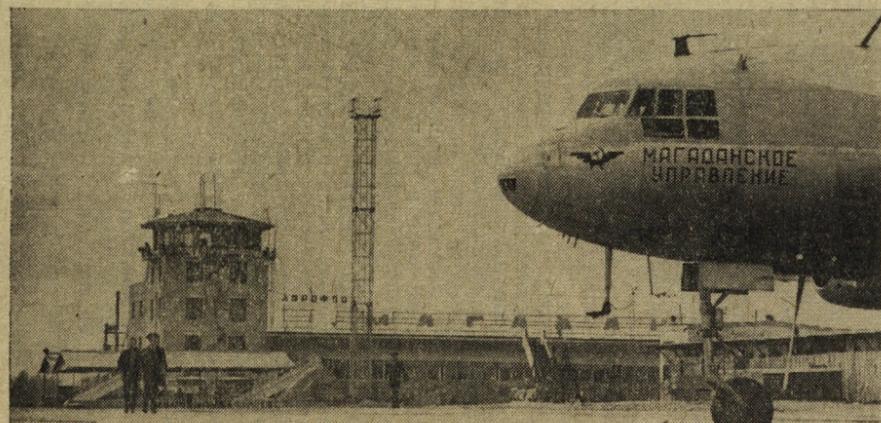
Самолет стартовал с Внуково и направился по маршруту Черная Грязь — Павлово-Посад — Раменское — Внуково. Чтобы рекорд считался установленным, надо было пролететь на рекордной высоте

над контрольной точкой в горизонтальном полете полторы минуты. Экипаж Л. Улановой (которая, кстати, уже является обладательницей четырех мировых рекордов) вел самолет на высоте 13 тысяч метров в течение пяти минут. Таким образом, «потолок» ИЛ-18 был поднят почти в полтора раза: обычно этот самолет летит на высоте 9 тысяч метров.

## Дорога длиною в 5000 километров

- ☆ Гигантский воздушный мост.
- ☆ За штурвалом — полярный летчик.
- ☆ Солнцу навстречу.
- ☆ Русский Клондайк.
- ☆ Звезды в рюкзаке.

Репортаж о рейсе Свердловск — Магадан читайте на второй странице.



## Надежное устройство

Западноуральская авиационная база по охране лесов обслуживает более 30 миллионов гектаров зеленых массивов.

Недавно в уральской тайге бойцами авиаподразделения были проведены первые «прыжки» с вертолета с помощью специального спускового устройства, которое представляет собой капроновую ленту, намотанную на барабан, находящийся у десантника. Другой ее конец закреп-

лен на вертолете. Торможением скорости разматывания ленты десантник регулирует плавность спуска.

Это устройство позволяет быстро и точно производить выброску десантников-пожарных к местам лесных пожаров, куда невозможно спуститься с парашютом или же опасен спуск по веревочной лестнице. Испытание устройства проводилось с вертолета МИ-1, находившегося на 40-метровой высоте.



На снимке: высадка десантника — пожарного с помощью нового устройства.

Фото

Э. Котлякова [АПН].

# В Политуправлении ГА

В Политическом управлении гражданской авиации заслушана информация заместителя начальника по полетам Ульяновской школы высшего летного подготовки А. Т. Потапова о проводимой в коллективе работе по выполнению постановления ЦК КПСС «О подготовке к 100-летию со дня рождения Владимира Ильича Ленина».

Личность Ленина — конкретные факты его жизни и многогранной революционной деятельности — привлекает пристальное внимание миллионов масс, которые видят в Ильиче свой идеал и хотят получить о нем точную и полную информацию. И это стремление масс налагает особую ответственность на партийные, комсомольские и другие общественные организации, функционирующие в городе, где родился и провел юношеские годы Владимир Ильич Ленин.

С учетом этой особенности в Ульяновской ШВЛП и строится сегодня вся организационная и идеологическая работа по достойной встрече ленинского юбилея. Как только было опубликовано в печати постановление ЦК КПСС, в первичных организациях школы состоялись собрания, где коммунисты наметили конкретные планы партийной работы по достойной встрече 100-летия со дня рождения В. И. Ленина.

Учитывая предложения коммунистов, партийный комитет подготовил и утвердил общий план, в котором предусмотрены меры по дальнейшему углублению изучения ленинского наследия, по широкому развертыванию сопереживания в честь 100-летия Ленина, по повышению политической и трудовой активности коммунистов и беспартийных.

Выполнение этого плана находится под неослабным контролем бюро первичных партийных организаций, партийного комитета и политработников. Партком, например, систематически заслушивает секретаря парторганизации и партгруппировок о проделанной работе по подготовке к 100-летию со дня рождения В. И. Ленина, о состоянии воспитательной работы и дисциплины.

Командование, партийный и комсомольский комитеты школы за последнее время стали уделять больше внимания идейному воспитанию молодежи. Для курсантов и слушателей прочитано 30 лекций по ленинской тематике. В воскресном кинолектории запланировано прочитать 37 лекций, посвященных 100-летию со дня рождения Ильича.

Широко используются ус-

ловия города Ульяновска в работе по воспитанию личного состава на героических традициях Коммунистической партии, жизни и деятельности В. И. Ленина.

В школе стало хорошей традицией начинать учебный год со знакомства вновь поступивших курсантов с ленинскими местами Ульяновска и его окрестностей. Широко практикуется здесь и такое мероприятие, как вручение комсомольских билетов в Доме-музее В. И. Ленина. С 1968 года в Доме-музее В. И. Ленина регулярно проводятся для курсантов «ленинские уроки». Преподаватели социально-экономических дисциплин практикуют чтения лекций в помещении филиала Центрального музея В. И. Ленина с последующим посещением Дома-музея В. И. Ленина. К чтению лекций привлекаются также научные сотрудники музея.

Широко используются при чтении лекций технические средства (кино и диафильмы, грампластинки, записи речей В. И. Ленина). Курсантам и слушателям поручается подготовка выступлений, составление рефератов и докладов по отдельным произведениям В. И. Ленина. Так, например, курсанты первого курса написали доклады и рефераты о работах В. И. Ленина «Карл Маркс», «Очерки задачи Советской власти», «Империализм, как высшая стадия капитализма».

Многое сделано по пропаганде и изучению ленинского теоретического наследия лекторской группой школы. Только в 1968 году прочитано 242 лекции в подразделениях ШВЛП, на предприятиях и в учреждениях города.

Большую помощь партийной организации и политработникам в проведении военно-патриотической работы оказывают ветераны Аэрофлота заслуженный пилот СССР И. И. Мищенко, заслуженный штурман СССР С. И. Нагорнов, командиры кораблей — инструкторы В. С. Иванов, Н. П. Сироткин, Г. Г. Плотников, И. Л. Новиков и др.

Среди многообразных форм партийно-политической работы важное место занимает политическая агитация, систематическая информация личного состава о политической, экономической, культурной жизни страны и о международных событиях. Агитаторы и политинформаторы дважды в месяц посещают семинары при партийном комитете ШВЛП.

На совещаниях отмечалось также, что в организации политико-массовой и идейно-теоретической работы имеются и существенные недоста-

тки, в пропаганде и изучении произведений В. И. Ленина имеет место недостаточно глубокий подход к раскрытию теоретических проблем, практического претворения в жизнь предначертаний В. И. Ленина. В организации социалистического соревнования за достойную встречу 100-летия со дня рождения В. И. Ленина еще недостаточно уделяется внимания выполнению индивидуальных обязательств. Не все работники школы знают социалистические обязательства коллективов.

Имеются серьезные упущения и в оформлении наглядной агитации, которая все еще отстает от требований жизни, не всегда оперативна и злободневна.

Командование и партийный комитет, политработники и бюро первичных парторганизаций все еще недостаточно ведут борьбу за укрепление социалистической дисциплины труда.

При обсуждении информации А. Т. Потапова были высказаны рекомендации по устранению отмеченных недостатков.

## Твои товарищи

**А**ЛЕКСАНДР Фролович Исаков всю свою жизнь посвятил авиации. Чем измерить уважение, оставленное в сердцах людей, чей жизненный путь отмечен встречей с коммунистом Исаковым? Его ценят огромный коллектив работников свердловского аэропорта Кольцо, где вот уже 16 лет он является руководителем полетов.

Трудно жилось в большой крестьянской семье в Вятской губернии. Места, где поселилось горе, не носят рабочих названий. Деревня называлась Малой Погорелкой. Седьмилетним ребенком был Саша и Фрола Исакова, которого никогда не оставила забота о куске хлеба. Как знать, насколько безрадостна была бы судьба безземельного парня, если бы не взвился над селом красный флаг.

Саша захотел стать летчиком, как только увидел самолет. Двухлетним ребенком закончил авиашколу.

Когда к Стране Советов присоединилась Прибалтика и было организовано управление гражданской авиации, Исаков был направлен в Ригу.

Война началась в тот день, когда его экипаж прилетел в Москву. Прерван рейс, прерван мирный труд. С этого дня Исаков работал по обслуживанию войск Западного фронта. Доставлял партизанам оружие, медикаменты... Тяжелыми и опасными были эти ночные полеты.

В июле 1942 года Родина наградила летчика Исакова орденом Красного Знамени. В этом же году он переучился на командира корабля, его взяли в страте-



гическую авиацию дальнего действия. Назначил командиром самолета. «Техникой овладели в минимальный срок, время диктовало темпы, — рассказывает Але-

## КОММУНИСТ

ксандр Фролович. — Прибыли на аэродром вечером, на следующий день до обеда первая тренировка, ночью опять сделали учебный вылет и этой же ночью получили боевое задание». Так открылся счет вылетам, несущим врагу истребителей.

Сейчас в школьном музее хранятся боевые медали и ордена А. Ф. Исакова и среди них орден Ленина, полученный в 1944 году, когда он стал коммунистом, и орден Отечественной войны I степени.

В 1953 году командира корабля гражданской авиации Исакова переводят на ответственную работу руководителя полетов службы движения Кольцо, а в 1966 году его награждают орденом Трудово-

го Красного Знамени. Это его четвертый орден.

Руководитель полетов Исаков, поддерживая правильный ритм работы смены, обеспечивает полную безопасность в управлении движением самолетов. От оперативности принятых решений зависит регулярность полетов, а в некоторых случаях и пропускная способность аэропорта. Как говорится в Почетной грамоте, «за добросовестное отношение к исполнению своего служебного долга и умелое руководство движением самолетов» в 1960 году Исакова наградили знаком «Отличника Аэрофлота». В 1961 году он ездил в Москву на первый съезд ударников коммунистического труда.

Если бы в аэропорте одним словом охарактеризовать А. Ф. Исакова как отличного работника и общественного деятеля, я бы сказала: это коммунист. Человеком, ярым, с которым хочется быть лучше.

Л. СКАРЕДИНА.  
(Наш внеш. корр.)

## Опасные метеоявления в весенне-летний период и их влияние на полет

В весенне-летний период развитие синоптических процессов в общем происходит более спокойно, чем в осенне-зимний. Однако и в весенне-летний период авиаторов подстерегает целый ряд опасных явлений погоды, которые могут усложнить выполнение полетов, а в некоторых случаях и создать такие условия, при которых проведение их будет небезопасно. К таким метеорологическим явлениям относятся: грозы, шквалы, ливневые осадки, пыльные бури в южных районах страны, продолжительные густые туманы в районах Арктики, внутримассовые, радиационные туманы, особенно над болотистыми и низменными местами и, как последнее из них, низкая облачность приподнятого тумана, сильная турбулентность в верхних слоях тропосферы и др.

Необходимо иметь в виду, что в летний период в некоторых случаях обнаружение и анализ этих явлений по картам погоды представляет большую сложность. Во-первых, летом чаще возникают локальные, малоразмерные синоптические процессы, связанные с неравномерным нагреванием солнечными лучами земной поверхности (черная пашня, луга, леса и т. д. нагреваются неравномерно), в результате чего на сравнительно небольших участках территории проявляются конвективные движения, происходит интенсивное образование кучевых, мощно-кучевых и кучево-дождевых облаков и связанных с ними ливневых осадков и местных гроз. Кроме того, в летний период возникают условия для локальных усиленных ветров, возникновения вихрей и шквалов, которые занимают очень узкие зоны, а их продолжительность невелика.

Такие явления могут пройти вдали от метеорологической станции и остаться незамеченными наблюдателями этих станций. Во-вторых, в летний период имеет место большой суточный ход температуры воздуха, облачности, ветра и других метеорологических элементов, происходит более интенсивная трансформация воздушных масс при их перемещении.

Указанные обстоятельства, характерные для летнего периода, требуют от командного и летного состава не только твердых знаний физической сущности атмосферных процессов, но и глубокого знания сущности, авиационно-климатических условий, умения разбираться в них и принимать правильное решение при встрече с ними. Особенно это важно в том случае, когда речь идет об анализе и прогнозе погоды для небольших участков, например, территория аэродрома, или по короткому маршруту (местные воздушные линии) и если сеть метеорологических станций в этом районе редкая, а метеорологическая информация поступает несвоевременно. Рассмотрим кратко некоторые из перечисленных выше опасных явлений погоды и условия полетов в них.

**ГРОЗЫ.** Под грозой подразумевается процесс облакообразования, сопровождающийся электрическими разрядами (молния, гром) и ливневыми осадками. Грозы без осадков возникают редко. Кучево-дождевые облака образуются в результате восходящих потоков воздуха. Такие потоки возникают вследствие термической конвекции и вынужденного поднятия воздуха вдоль горных склонов или вытеснения теплого воздуха вверх на атмосферных фронтах.

Известно, что восходящие движения воздуха интенсивно развиваются при неустойчивом состоянии атмосферы при большой влажности воздуха.

Специальными исследовательскими полетами было установлено, что грозовые облака представляют собой отдельные «ячейки», горизонтальная протяженность которых составляет 6—10 км. Каждая такая ячейка проходит три стадии в своем развитии. Продолжительность каждой стадии составляет около полтора часа.

Первая стадия развития грозовых облаков начинается с момента появления кучевого облака. Верхняя часть, находящаяся на высоте 3—5 км, состоит из переохлажденных капель влаги. Отличительной особенностью первой стадии развития грозового облака является наличие в нем восходящих потоков, скорость которых в начале составляет 5 м/сек, а к концу достигает 15—20 м/сек.

Дальнейшее развитие кучевого облака в высоту до 8—10 км приводит к замерзанию переохлажденных капель, которые превращаются в ледяные кристаллы. Облако становится смешанным, в нем начинается интенсивный процесс укрупнения облачных элементов.

Выпадение осадков указывает на то, что первая стадия развития грозового облака закончилась.

**Вторая стадия** начинается с момента, когда верхняя часть облака приобретает вид огромной наковальни. Характер движений в облаке на этой стадии существенно меняется. Наряду с восходящими движениями проявляются и нисходящие. Выпадают осадки. Появление в грозовом облаке нисходящих движений, располагающихся рядом с восходящими, приводит к сильной турбулентности. Скорость вертикальных движений достигает 30 м/сек и более. При этом нарастание скорости может происходить мгновенно.

**Пилот, полни!**  
Вход в опасные метеоявления — категорически запрещается!

(Продолжение следует).

## Ижевскому аэропорту — 25 лет

С первых лет существования молодого Советского государства труженники авиации и дела все для ее развития; организовывали спектакли, концерты, гуляния, спортивные выступления, а деньги, собранные от этих мероприятий, передавались в помощь Красному Воздушному флоту.

Рабочие и крестьяне, курсанты и красноармейцы, коммунисты, комсо-

мольды и беспартийные отдавали свои сбережения на постройку самолетов.

На Ижевском предприятии много товарищей, которые были непосредственными участниками этих славных дел. Среди них М. Пенкин, В. Наговицин, И. Ерашов.

Вагончик на колесах под тракторную тягу, финский щитовой домик в двадцать квадратных метров, небольшая рубленая баня под маслостройку и три самолета — вот все, чем располагали в момент создания предприятия работники Гражданского воздушного флота Ижевска...

Ушедший на фронт Великой Отечественной войны летно-технический состав не оставил работу авиации в Ижевске. Для нужд обороны необходимо было сырье, которым располагал Ижевск, нужно было оружие.

Окончилась война. Предприятие стало пополняться самолетами, прибывали специалисты. Особенно интенсивное пополнение началось с конца 1957 — начала 1958 года, когда предприятие стало получать самолеты АН-2.

С этого момента начинается строительство аэродромов местных воздушных линий, массовое применение авиации в сельском и лесном хозяйстве, увеличивается объ-

ем перевозок почты, пассажиров, груза. Росло количество самолетов, рос креп и набирался сил коллектив. Сейчас это уже крепкое, сплоченное предприятие, имеющее опыт-ных и знающих специалистов.

На предприятии каждый пятый — коммунист, каждый пятый — комсомолец, это большая сила, с таким коллективом можно решать большие и ответственные задачи.

По итогам сопереживания за I квартал нашему предприятию при-

своено второе место по Урало-Восточному управлению ГА. В Ижевске среди транспортных предприятий коллектив занесен на Доску почета, а по Первомайскому району городо — авиаторам присуждено I-е место с вручением переходящего Красного знамени района.

Такими успехами мы отмечаем 25-летний юбилей аэропорта.

Л. ОКЕЛЬМАН,  
секретарь партбюро Ижевского предприятия.

## Новости

### В борьбе за урожай

Авиаторы спецприменения закончили поборку озимых. Отличились ижевские летчики, обработавшие 134 тысячи гектаров.

Хорошо поработали молодые пилоты Магнитогорского предприятия, где командиром Н. Шевкин, Надири ритмичную работу, они из месяца в месяц выполняли план, трудясь без летних прощиваний.

Своим парком магнитогорцы обработали 62 тысячи гектаров, выработка у них составила 9 тысяч гектаров на самолет.

Сейчас в Магнитогорском предприятии готовят машины к следующему этапу борьбы за урожай: ремонтируют баки, аппаратуру, насосные агрегаты для опрыскивания гербицидами посевов против сорной растительности.

Для проведения этих работ, которые начнутся в двадцатых числах июня, в помощь комсомольским авиаторам будут привлечены летчики спецприменения из Ижевского и Кировского предприятий.

## Производительность — 1600 процентов

Магнитогорские рационализаторы активно включились в смотр-конкурс в честь столетия со дня рождения В. И. Ленина. С начала года они подали 18 предложений.

Наиболее интересным было предложение свар-

щика автохозяйства В. Ф. Еремеева: «Полуавтоматический станок для изгиба вальса для цеток в машине КИМ».

Этот станок служит для изгиба вальса при ремонте цеток, устанавливаемых на машину ЗИЛ-

150 (КИМ). Основными деталями станка являются: основание, сваренное из угольников 40×40 мм, электродвигатель, редуктор, цепная ремменная передача, направляющая прижимка подачи вальса, прижимающий нож, ис-

## РЕПЛИКА

**Ч**ЕЛЯБИНСКОЕ авиационное предприятие по объему работ занимает одно из первых мест на Урале. Авиаторы этого подразделения в прошлом году подали девятую рационализаторских предложений, но в этом году челябинцы явились сданы; за пять месяцев подано всего одиннадцать предложений, причем экономический эффект ни по одному из них до сих пор не подсчитан.

В смотре-конкурсе рационализаторов, проводимом среди предприятий управления, челябинцы занимают сейчас последнее место.

## Фоторепортаж

день последний раз летать второй пилот Г. В. Щегельский. В следующий раз ему предстоит самостоятельный полет в роли командира ИЛ-18.

В таком полете, как наш, интересной была «игра» времени. Самолет шел все время на встречу солнцу, заре, в иллюминаторе мелькали словно написанные рукой Роквелла Кента небесные пейзажи — ярко-розовое небо с голубыми далами. Пилоты нам сказали, что обычно всего за четыре с

половиной часа можно увидеть вечер, ночь и утро...

Самолет заруливает на посадку. Такое впечатление, что он идет на горы. — кругом заснеженные сопки. Перед нами Магадан — центр колымского края, нашего русского Колондрия, морского порта и края оленеводства.

Жители области работают в суровых условиях. Новая трасса, проложенная авиаторами, сократит путь на материк, изменит впечатление, что город — «остров» Большой земли.

К. ЮРЬЕВ.

## Уголок

### рационализатора

тельная и требовала больших затрат физических сил. Для загиба вальса на одну четку два человека тратили два рабочих дня. Предложенный В. Ф. Еремеевым полуавтоматический станок повысил производительность труда в 16 раз.

А. ИВАНЦОВ,  
инженер по спецоборудованию.



## МЕСЯЧНИК ЛИТЕРАТУРЫ

В Октябрьском районе г. Кургана подведены итоги месячника по распространению политической литературы. Комсомольская организация аванпроектирования награждена Почетной грамотой райкома комсомола. Активистам — энтузиастам пропаганды книги — вручены библиотечки произведений В. И. Ленина, книги о жизни и деятельности вождя мирового пролетариата.

Г. СОКОЛОВ,  
секретарь комитета комсомола Курганского предприятия.

## ЭКЗАМЕНЫ В ШКОЛЕ

В Курганском аванпроектирования в четырехгодичной школе марксизма — ленинизма проведены экзамены. Слушатели показали хорошие знания по истории партии, политэкономии



и марксистско-ленинской философии. Экзамены успешно сдали 26 человек.



# Спорт

**М**НОГИЕ АВИАТОРЫ Т.Я. ИХ РЕЗУЛЬТАТ — УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ УВЛЕКАЮТСЯ СРЕДСТВОМ ДОСТАТОЧНО СКАЗАТЬ, ЧТО ТОЛЬКО В СВЕРДЛОВСКИХ

91 ОЧКО. Летнюю спартакиаду УрУ ГА этого года тоже открывают стендовики, которые выйдут на «огневые»

Главным судьей назначен судья республиканской категории В. А. Соломин.

КСТАТИ, СРЕЛКАМ АЭРОФЛОТА ЕСТЬ НА КОГО РАВНЯТЬСЯ; НА ДНЯХ НА СТЕНДЕ УРАЛВО ЗАКОНЧИЛОСЬ ПЕРВЕНСТВО РСФСР, НА КОТОРОМ КОМАНДА СВЕРДЛОВСКОЙ ОБЛАСТИ ЗАНЯЛА ПЕР-

## Внимание — на старт!

ПРЕДПРИЯТИЯХ СПОРТСМЕНОВ - СТЕНДОВИКОВ ОГОЛО ПЯТИДЕСЯТИ. НА ПРОШЛОГОДНЕЙ СПАРТАКИАДЕ ПЕРВЕНСТВА ВАЛИ ПРЕДСТАВИТЕЛИ АВИАРЕ М П РЕ Д П Р И Я -

рубежи стенда Уральского военного округа 28 июня. Каждое предприятие управления примет участие в этих соревнованиях, при- слав команду из трех чело- век.

ВОЕ МЕСТО И НАГРАЖ- ДЕНА КЛУБКОМ. И В ЛИЧНОМ ЗАЧЕТЕ ПОВЕДИЛ СВЕРДЛОВЧА- НИН — МАСТЕР МЕЖДУ- НАРОДНОГО КЛАССА Р. ПОЛЯНСКИЙ.

## ЧЕМПИОНЫ «СПАРТАКА»

В Кургане проведено первенство добровольного спортивного общества «Спартак» по волейболу. В соревнова- ниях участвовала и команда объе- диненного авиапредприятия. Несколь- ко дней шли острые поединки у во- лейбольной сетки. Команда курган- ских авиаторов выступила в этих состязаниях успешно, она заняла первое место.



Мастер вертолетного спорта — инструктор аэро- клуба Алевтина Черных ставит спортсменам очеред- ную задачу. Слева направо: спортсмены-вертолет- чики Александр Авиллов, Альберт Насхулиян, Але- тина Черных, Юрий Уваров и Константин Митькин. Снимок В. Турбина.

# ЧЕТВЕРО В ОТКРЫТОМ МОРЕ

**К**АК-ТО, читая книгу Д. Эй- дельмана «Рассказы о корабле- крушениях», я обратил вни- мание на такие строки: «Известный путешественник, врач Ален Бомбар утверждает, что ежегодно при кораб- лекрушениях погибает около двух тысяч человек. Пятьдесят процентов гибнет в первые часы и дни после катастрофы, находясь на шлюпках и плотах. Бомбар считает, что причи- ной гибели в этом случае являются

не столько голод и жажда, сколько страх и неумение бороться за жизнь в столь необычных условиях». Во время минувшей войны мне случилось видеть, как гибнут кораб- ли. Но прочитанное напомнило мне и о другом... Воздушный поединок советского бомбардировщика с фашистским «мессершмиттом» произошел на высо- кой высоте милях в восьми от ру- мынского берега. Финал схватки, од-

нако, окончился для «мессершмит- та» плачевно. Меткой пулеметной очередью сбит был он сам... Но у бомбардировщика вышел из строя левый мотор; правый же, поврежден- ный, работал с перебоями. — Приготовиться к вынужденной посадке! — приказал Абасов и стал выводить обреченный самолет против ветра. Штурман Зимницкий, стрелок-ра- дист Кузнецов и стрелок-моторист Щукин торопливо развернули рези- новую шлюпку, уложили в нее пара- шюта, весла, бортпаек. Легкий тол- чок — и колесный моноплан, раз- бросав пенные брызги, сел на воду. Над морем сгустились сумерки. Четыре человека почти без слов при- нялись за работу. Одежда намочила и тянула книзу. Холод сковывал тело. И тут обнаружили, что нет весел, — их унесло волнами. Что ж, потерян- ного не вернешь. Абасов, а за ним и остальные забрались в шлюпку. Ветер понес резиновое суденышко на ост.

разбухший деревянный щиток. Это была счастливая находка. Из подсу- шенного на солнце щитка соорудили подобие весел, а из двух лучших досок, скрепив их стропами от пара- шюта, изготовили мачту метра пол- тора высотой. Парусом служил шел- ковый купол парашюта. Ветер пру- жинисто надул маленький парус. Днем ориентировались по солнцу, ночью — по мерцавшей на небесном куполе Полярной звезде.

## Фельетон Полмиллиона за «подснежники»?



Весной уральский лес богат подснежниками. В Перми нынче они появились прямо в аэропорту. Необычные, особого вида железные «цветы» обнажились на всей территории аэропорта. Конструкции, трубы красовались повсюду. А рядом сучали под дождем огромные хитро- сплетения из металла, похожие на опрокинутые скульптуры абстракционистов. — Что за техника? — спрашиваю техников. — Эта-то? Да ангар, на- верно. Год тут. А мы заго- раем под солнцем, мерз- нем под дождем и снегом, на ветру... Между прочим, сколько вагонов пришло, столько, извините, и кучек. Стали считать горки — одна, две, три... До де- сятка. — Что за железки на территории красуются? — спрашиваю начальника аэропорта С. Е. Чернова. — Это не железки! — за- стенчиво-деловито разъяс- няет он. — Это ангар АН-24. А может, и два вме- сте — АН-24 и МИ-1. Надо раскладку сделать. — И вы- ворачивает тяжелый, как булыжник мостовой, комп- лимент: — Ангар АН-24 южный, нежный, что цветок. Для нас, северян, не подходит. Снежную нагрузку не вы- держит. Уpravление вино- вато, прислали.

Начальник БАТО Пермского предприятия А. П. Васильев в тон Чернову се- тует: — Завозили док осенью. Весь ли ангар — никто не знает. Нас не спрашивали, когда доставляли. Насчет МИ-1 мне ничего не изве- стно — никто не сообщал. Свою лепту в поиски по- лупропавших ангаров внес начальник ОМТС Пермско- го предприятия А. Ф. Ти- хановский. Кивнув на гору папок на окне кабинета, он изрек: — Будем разбираться по документации. Грузчики, понимаете, свалили как по- пало... Стрелочники, как всегда, во всем виноваты! Знаменитый Шерлок Холмс с современным Бобиком не смог бы, наверное, найти, где здесь док АН-24, а где МИ-1. Еще бы, — бывает по железным горам легкомысленный гру- зовичок пробежит. Лишь боевые друзья-трактора по нему еще не гуляли. Глубокие малонаучные изыскания пермских руко- водителей продолжаются, а конструкции гниют под открытым небом, их «мо- ют дожди, засыпает их пыль». Сам сатана мог бы сломать ногу на этом кладбище металла, со вре- менем грозившим стать от- личнейшим металлоломом. Может быть, ангараы —

это пустычок, мелкие день- ги? В бухгалтерии по на- кладным дали маленькую справку: док АН-24 сто- ит 30866 рублей 75 копеек, МИ-1 — 9221 рубль с га- ком. Получавшая зарплату бабуся Дуся, из вахтеров, всплеснув руками, восклик- нула: — Батюшки, по-старому- то почти полмиллиона! В управлении я узнал, что ангар — натурально север- ного типа. А разговоры о нежной южанке — Егорки- ны отговорки. Просто С. Е. Чернов и иже с ним сохра- няют олимпийское спокой- ствие, безынициативно взи- рают на горы металла. Они не захотели возиться с ус- тановкой доков, совсем не по-хозяйски отнеслись к по- ставкам оборудования. Руководителям — не исклю- чено! — не отделаться процентами из собственной зарплаты за утерянные де- тали! Кто-то ведь должен ответить за дорогие цве- точки в пыли и грязи це- ною в десятки тысяч руб- лей. Ю. ГЕНДЕРТ.

На следующий день ветер перемене- нился, и лодку понесло в юго-запад- ном направлении. Конечно, «путеше- ствие» к турецким берегам не пред- вещало ничего отрадного. Стали грести руками, пытаюсь во что бы то ни стало воспрепятство- вать дрейфу. Это делать становилось все труднее. Морская соль разъедала кожу, каждый мускул ныл от уста- лости. К тому же нестерпимо пали- ло солнце. Первые два дня, как ни хотелось, не ели и не пили. Хранили драгоцен- ный запас на будущее. На третий день, когда подул наконец долго- жданный юго-западный ветер, съели вчетвером одну плитку шоколада «Золотой ярлык» и выпили по два глотка нарзана. На рассвете к шлюпке прибило

Разыгрался шторм. Летчики завернули шоколад в па- рашют надежнее, последнюю бу- тылку нарзана привязали к борту обрезком стропы. А пустыми банка- ми из-под консервов вычерпывали из шлюпки воду. Шторм стал сла- беть и, наконец, прекратился... Шестой день плавания заканчивал- ся. Кромка огненного солнца скры- валась за горизонтом. Наступал вечер. — Вижу корабль! — неожиданно крикнул наблюдавший за морем стре- лок-радиотехник Кузнецов. — Если фашисты, живыми нас не возьмут! — сказал командир эки- пажа Абасов, извлекая из кобуры пистолет. — Живыми — нет! — подтвер- дили трое других. Вскоре корабль приблизился, и у каждого вырвался вздох облегчения: на гафеле колыхался знакомый флаг нашего флота... — Какой национальности? — за- просили в мегафон с корабля. Абасов был по национальности азербайджанцем, и он за всех отве- тил: — Граждане Советского Союза! Капитан 3-го ранга запаса Николай ЗОТОВ. (АПН).

## Материнское спасибо!

В детсаду № 307 в Кольцово 7 июня был торжественный день — прощальный утренник. Нарядные девочки и мальчики в школьных формах стихами и песнями проща- лись с воспитателями, с нянями. Вспоминается, как шесть лет на- зад я, как и другие, привела сына в ясельную группу. Воспитатели Мария Афанасьевна Воробьева и Нина Арсентьевна Кузь-

мина взяли все заботы на себя. В средней группе о наших детях забо- тились воспитательница Тамара Ни- колаевна Глотова, няня Валентина Михайловна Корнеева. Сейчас, когда наши дети проща- ются с детсадом, хочется от души поблагодарить коллектив за заботу о наших сыновьях и дочерях. Т. ПОНЫРКО.



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

Редактор Р. Н. ЛАПИКОВ. НС 27125. Заказ № 3611. Тип. изд-ва «Уральский рабочий», Свердловск, пр. Ленина, 49.