

САМОЛЕТОМ БЫСТРЕЕ

В 1970 году Министерство гражданской авиации открывает более 30 новых авиалиний. Турбовинтовой самолет ИЛ-18 соединит воздушным путем Баку и Хабаровск. ТУ-104 выходит на линию Тбилиси — Новосибирск, ТУ-124 — Таллин — Ростов-на-Дону, АН-24 начнет летать из Бреста в Ленинград, из Калуги в Сухуми, из Магнитогорска в Ташкент, из Тюмени в Анапу, из Калининграда в Ростов, из Якутии в Хабаровск.

В наступившем году откроется свыше 90 новых авиатрасс на местных воздушных линиях. Многие из них будут обслуживать самолеты АН-24.

Начинает прокладывать воздушные дороги 24-местный скоростной ЯК-40. Он будет совершать рейсы из Москвы в Ижевск, Тамбов, Липецк, Кострому, Брянск, из Ярославля в Ленинград, из Архангельска в Петрозаводск.



Авиатор

УРАЛА

ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ
И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

№ 5 (1747).

СРЕДА,

4

ФЕВРАЛЯ

1970 г.

Год издания

XXVII

Цена 2 коп.

НАШИ



ЗАДАЧИ

В 1970 году, завершающем году пятилетки, авиаработникам Уральского управления ГА предстоит выполнить 615 миллионов участковых тонно-километров, отправить из аэропортов 3580 тысяч пассажиров, перевезти 10 тысяч тонн почты и 80 тысяч тонн грузов.

Пилоты налетают 140 тысяч приведенных часов, а летчики авиации спецприменения обработают 2150 тысяч гектаров. По выручке предприятия по-

лучат 88 миллионов рублей и дадут 27,8 миллиона рублей прибыли.

Причем, в первом квартале следует выполнить 119 миллионов участковых тонно-километров, 610 миллионов тарифных пассажиро-километров и 79 миллионов пассажирских тонно-километров.

Из аэропортов управления необходимо отправить 710 тысяч пассажиров, 2,4 тысячи тонн почты, 19 тысяч тонн грузов.

Предприятия управления должны получить 17,1 миллиона рублей выручки и дать прибыли 3,4 миллиона рублей.



Экипажи вертолетов МИ-4 из Уральского управления ГА в настоящее время трудятся в Прикамье, помогают нефтяникам и геологоразведчикам.

ТЕЛЕГРАММА

Министерство гражданской авиации и ЦК профсоюза авиаработников, подведя итоги всесоюзного социалистического соревнования за четвертый квартал 1969 года, присудили Уральскому управлению переходящее Красное знамя министерства и ЦК профсоюза и первую денежную премию.

Поздравляем коллектив управления с достигнутыми результатами, желаем дальнейших успехов в работе.

МИНИСТЕРСТВО
ГРАЖДАНСКОЙ
АВИАЦИИ

ПОЛИТУПРАВЛЕНИЕ
ГРАЖДАНСКОЙ
АВИАЦИИ

ЦК ПРОФСОЮЗА
АВИАРАБОТ-
НИКОВ

ными навыками. Помимо обязательной учебы — разборов, технической учебы, приуроченной к навигациям, на участке трудоемких регламентов проводятся дополнительные занятия. Это своего рода действующая

дал определение мастерству как отсутствие всего лишнего. Именно так можно сказать о работе авиаотделов бригадиров Б. А. Денисова и В. Я. Мурашова. Обоим мы привлекаем на занятия школы передового

кой же завидной гарантией. Часто на занятиях мы приглашаем инженеров ОТК. Кому, как не им, знать, какие просчеты допускаются на регламентных работах. Мы учли замечания инженера А. В. Гайдукова, который подметил, что техники порой не проверяют подтяжку болтов фермы хвостовой части. Было и такое, когда в общем-то выполненную работу отклонял ОТК. До полного ее завершения не хватало буквально мелочи, штриха — чистоты исполнения.

Повышению качества технического обслуживания уделяет много внимания организация АТБ. По ее инициативе в коллективах смен, бригад были проведены занятия с тематикой «Как я готовлюсь к заступлению на смену».

Благодаря тому, что качество технического обслуживания стало общей заботой коллектива, партийной организации, мы сумели сократить простой самолетов на 300 часовых регламентах по сравнению с 1968 годом на восемь часов и на четыре сдвинули время, затрачиваемое на смену двигателя.

А. БРЯНСКИЙ,
начальник УТР
Курганского предприятия.



«Отличный водитель»

Это звание в Курганской автобазе присуждено шоферам машин спецавтотранспорта Ю. Г. Кузнецову, А. Н. Успеневу, А. В. Константинову, Е. Г. Юшкову, В. А. Филиппову и А. Е. Гладкову. Получить его было не так-то просто. Условием смотра-конкурса за безопасность движения были строгие. При подведении итогов учитывалось техническое состояние машины, закрепленной за шофером, отсутствие задержек и срывов рейсов по его вине, помощь, оказанная товарищу на производстве.

Успеха тебе, Владимир!

Так уж водится: раз ты приступил к делу, с которым раньше был мало знаком, тебе делают скидку. Не зря существует поговорка «Первый блин комом». У Владимира Митина, авиаотделника Курганской АТБ, 26 января был день, когда ему самостоятельно разрешили обслуживать самолеты.

Не было рядом с ним его наставника, который делил с ним ответственность. Теперь за все отвечает он сам. Первое его обслуживание не прошло «комом». Качество технического осмотра самолетов высокое.

В НЕКОТОРЫХ странах Востока придерживаются древнего обычая: врач платит, пока пациент здоров. Стоит ему заболеть, и эскулап не заработает ломаного гроша. Плата возобновляется с выздоровлением больного. В искусстве врачевания здесь ценят не умение лечить болезни, хотя без него медику не обойтись, а умение сохранять здоровье своего пациента.

Собственно, в этом смысле можно провести параллель с нашей работой. Авиатехнику платят не за быструю смену неисправной аппаратуры, а за качественную ее установку, за ту гарантию срока, какой отсчитан служить прибору. Повторность дефекта, переноска работы снижает оценку качества, а вместе с тем влияет на оплату авиатехника. По примеру пермской авиационной технической базы мы применили у себя систему баллов, которая существенно подняла основ-

ной показатель работы технического состава.

В табеле — а он вывешивается для всеобщего обозрения — проставляется оценка дня с пометкой, какой просчет допущен исполнителем. Работа каждого авиатехника теперь на виду, да к тому же руководителю участка не приходится выискивать в записях, вспоминая погрешности месячной давности. Система баллов сняла обезличку, придала объективность в определе-

Эскулапы крылатых

Хорошее знание своего дела — одно из условий, предъявляемых специалисту на любом предприятии. Так как, качество продукции находится в прямой зависимости от подготовки рабочего, на производстве организуются учебные курсы, ускоряющие процесс овладения профессиональ-

За технический прогресс!

школа передового опыта. Вряд ли авиатехнику удастся совершенно равнозначно выполнять все операции. Даже у первоклассного специалиста есть элементы технического обслуживания, которые получаются лучше. Он их делает спорно, с блеском. Это, как говорится, его «любимый конек», где он особенно преуспел. Здесь он нашел свои приемы, выработал движения, в которых нет ничего лишнего, только абсолютно необходимые. В этом заключается совершенство мастерства. Если не ошибаюсь, А. П. Чехов

В полку победителей прибыло

В прошлом номере нашей газеты мы назвали передовиков ударной ленинской вахты среди авиаотделников авиации спецприменения. Сегодня список победителей соревнования за звание «Лучший экипаж», «Лучший пилот», «Лучший авиатехник» пополнился новыми именами авиаторов из Магнитогорского предприятия.

Вот они: командир самолета АН-2 В. И. Лактионов, вторые пилоты Т. П. Науменков, П. В. Шепелев, Л. А. Клевакин, авиатехники В. В. Ушаков, В. В. Худенко, А. И. Тимченко.

Дорогой ЛЕНИНСКИХ ИДЕЙ

СТРАНИЦА
СЕДЬМАЯ

Сибирь, разбуженная словом Ильича

Алексей Максимович Горький не зря когда-то говорил сибирякам: «ШИРЕ, БРАТИШКИ, БЕРИТЕ, ГЛУБЖЕ ЗАГЛЯДЫВАЙТЕ, ВЕДЬ СИБИРЬ — СТРАНА С БОЛЬШИМИ ГОРИЗОНТАМИ!».

В. И. Ленин подчеркивал важное значение развития Сибири, Крайнего Севера. В Директивах XXIII съезда КПСС по восьмому пятилетнему плану поставлена задача на базе открытых в Тюменской области месторождений нефти и газа создать в Западной Сибири крупный народнохозяйственный комплекс. Отметим, что «день рождения» тюменского газа — сентябрь 1953 года, нефти — 28 июня 1960 года. Первый в Сибири промышленный фонтан голубого топлива забил из скважины близ Березово. А нефть впервые вырвалась на землю близ поселка Шаим Кондинского района, расположенного между Уралом и Средней Обью. Скважину бурила бригада во главе с Героем Социалистического Труда Семеном Урусовым.

К началу 1968 года в

области было уже более 60 нефтяных и газовых месторождений. Партия и правительство высоко оценили заслуги тюменских геологов. За открытие выдающихся месторождений нефти и газа коллектив Главтюменгеологии награжден высшей наградой — орденом Ленина.

Благодаря самоотверженному труду геологов, строителей, авиаторов, речников, энергетиков Тюменская область вышла на четвертое место в Союзе после Татарии, Башкирии и Куйбышевской области по количеству получаемой нефти, а по приросту нефтедобычи — на первое.

В мире в настоящее время нет газовых месторождений, равных Уренгойскому, в стране — подобных нефтяному Самолору. Открытие таких жемчужин позволило Главтюменгеологичекому и уже в канун 1970 года перевыполнить задание пятилетки по приросту запасов нефти в 1,4 раза, газа — в 6,5 раза...

Сибирь «строит и дыбится», как сказал поэт. На Ямале приступила к работе специальная комиссия. Цель ее — подго-

товить предложения по ускоренному освоению северных месторождений Тюменщины, в первую очередь Медвежьего и Уренгойского, для строительства газопровода СССР — Италия. В 1972 году ямальский газ придет в Ухту, а в 1973-м — в Рим и Париж. Трасса проходит так: Надым — Салехард — Печора — Ухта — Торжок. Затем газопровод воляется в европейскую систему, выйдет к столице нашей Родины. Протяженность его четыре с половиной тысяч километров.

В 1970 году в Тюменской области намечено добыть 30 миллионов тонн нефти и почти 10 миллиардов кубометров природного газа. Высокие темпы нефте- и газодобычи обязывают предприятия и коллективы Тюменского управления гражданской авиации мобилизовать все силы и резервы. В этом году крылатые помощники геологов и добытчиков должны перевезти 1 миллион 450 тысяч пассажиров и 120 тысяч тонн грузов.

Любопытно сравнить, что 10 лет назад тюменские авиаторы перевезли всего около 90 тысяч пассажиров и 13 тысяч тонн грузов! Большими темпами развивается местная авиация. По перевозке грузов Тюменское управление выходит на одно из первых мест в Аэрофлоте. Это и понятно, ведь авиация — основной вид транспорта в условиях севера.

Авиаторы Уральского управления вносят свою немалую лепту в освоение богатств Тюменщины.

Ю. ГЕНДЕРТ,
наш спецкор.



«Все самолеты в гости к нам»,

— сказал заместитель начальника Тюменского управления гражданской авиации по перевозкам и коммерческой службе Валентин Алексеевич ГОРИНОВ. — Добытчикам зеленых богатств Тюменщины помогают авиаторы из многих уголков страны.

Курганские летчики из Уральского управления, можно сказать, прижились на севере, освоили немало трасс, летают бесперебойно шестой год. Работают стлчно, следят за материальной частью самолетов, не было случая, чтобы они опоздали на вылет.

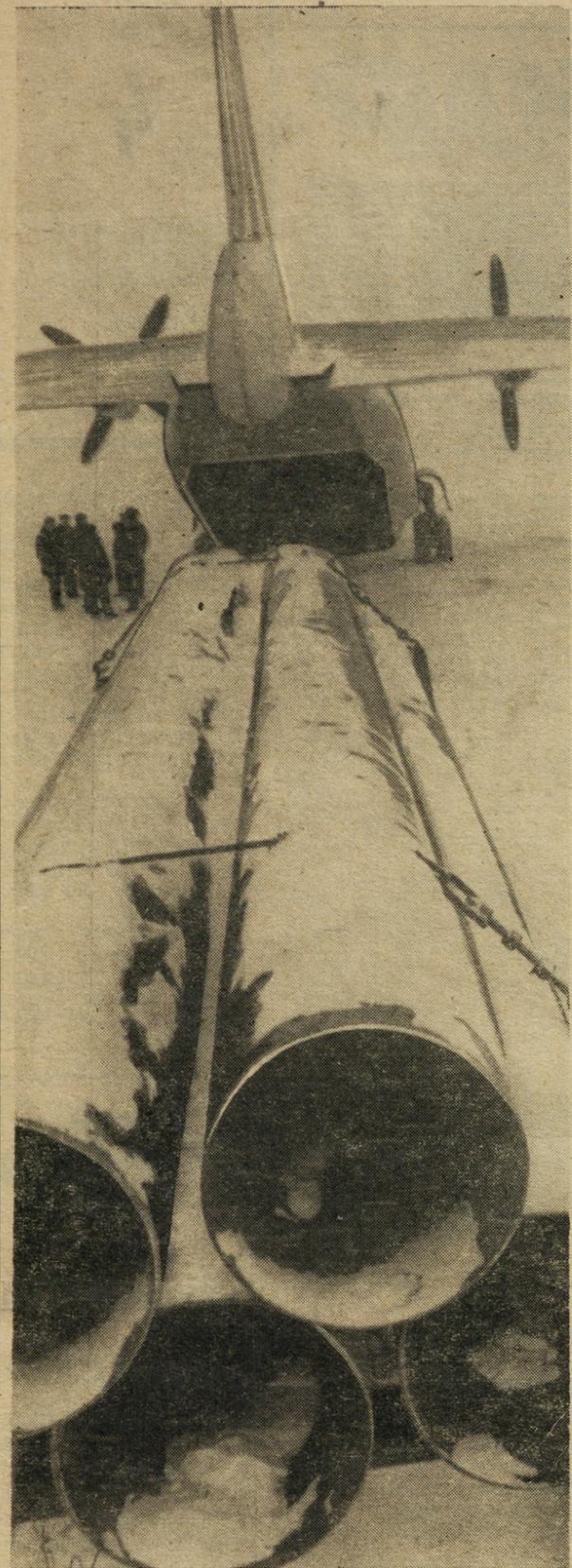
Свердловские экипажи АН-2, с Уктуса, трудятся в Ханты-Мансийске, ижевские авиаторы базируются в Тазовском аэропорту. Работали у нас и пермские летчики.

Не в гости — на работу к нам прилетают самолеты из Ростова, Краснодара, Омска, Новосибирска.

АН-12 прокладывают маршруты для добытчиков нефти и газа на Нижневартовск и Нефтеюганск, Березово и Сургут. Началась горячая пора — доставка грузов на север.

Прибывшие экипажи АН-12 из других управлений оказывают большую помощь нашим авиаторам. Среди них и экипажи Уральского управления из Кольцово. Они выполняли рейсы из Тюмени на Салехард и в другие города.

Приступили к работам и гиганты грузовых перевозок — «Антей». Они доставляют добытчикам нефти и газа сложную технику. Всего в новом году уже перевезено около тысячи тонн груза.



ПУТЕШЕСТВИЕ в Салехард начинается с главной улицы Тюмени — проспекта Республики. Из окна экспресса на пути в аэропорт видишь, как выросла за последние 3—5 лет столица нефтяной и газовой целины. Проспект весь в стройке. Как, впрочем, и весь этот край.

Два часа сорок минут, позади тысяча километров и за бортом комфортабельного АН-24 — «северная столица» — как ее называют, Салехард. Городок утопает в сугробах, лишь кое-где пробивается мелкий лишайник.

— Салехард — снежный город, — объясняют мне пилоты, — в переводе с ненецкого.

Но они оказались неправы. Салехард переводится — «город на мысу». Об этом я узнал в местном краеведческом музее. По преданию Обдорск (старое название Салехарда) основан заезжим купцом 375 лет назад — в 1595 году. В старое время был местом ссылки.

В аэропорту — самолеты АН-24, ЛИ-2, АН-2 и вертолеты. Это боевая воздушная гвардия Севера. В Салехарде сразу же окунаешься в бурную жизнь авиаторов.

Был обычный рабочий день недели. На улице — минус 38 с ветром, но салехардцев этим не удивишь. В прошлом году они видели и 66. И мне довелось проследить, как трудовой день обычно проходит у курганцев. В Салехар-

На 67 параллели

де собралось шесть экипажей самолетов АН-2 из Зауралья.

С одним из экипажей из Кургана мне довелось отлететь смену. Традиционное «Поехали!» — и машина в воздухе, берет курс на север, в поселок оленеводов. Час в пути, промелькнувший мимо всего один населенный пункт — и вскоре АН-2 заходит на посадку. Оленеводам доставлены свежие продукты, апельсины, фруктовая вода, консервы. Почти все жители тундры перебрались в новые дома, на некоторые занимают и чумы. Один из них поблизости, прямо на берегу.

Невольно вспомнилось посещение Салехардского музея, картина художника И. Истомина «Ленин на Ямале». Тоже чум, костер, у огня стар и млад — седобородый дед и молодая мать с ребенком в люльке. А на заднем плане детали северного пейзажа — всполохи северного сияния, олени, прилегли отдохнуть. В центре — в малице, в кисах — В. И. Ленин. Ладонь правой руки энергично поднята — льется плавная речь. Ненцы внимательно и взволнованно слушают его... Владимир Ильич никогда не был на севере. «Ленин на Ямале» — фантазия

художника, символизирующая, что слово вождя пришло и к народам дальнего севера.

А между тем экипаж занят своими заботами. Такова уж жизнь на севере, что пилотам здесь приходится быть не только настоящими полярными извозчиками, но и грузчиками. К самолету доставлены олени туши, и авиаторы помогают быстрее их загрузить, чтобы не застудить мотор и снова отправиться в путь.

Второй рейс короткого зимнего дня — к геологам в поселок. Доставили им запасные детали к оборудованию, а обратно загрузились бочками под горячее.

Вечером, как всегда, в общежитии на Сухопутном, есть гостиница такая и в гидропорту, в восьмой комнате все курганцы собираются у командира звена Георгия Ивановича Малкова. Полетов одинаковых не бывает, особенно на севере. И «бойцы вспоминают минувшие дни» — воздушные перипетии прошедшего дня. Г. И. Малков делает разбор полетов — очень дельный, обстоятельный. Напоминает еще раз об инструкциях. А тут прибыл из Кургана еще один командир АН-2 — Ар-

нольд Седов. Он не новичок на севере, но особенности полетов нынешнего года и ему было очень интересно услышать, прежде чем сесть за штурвал и начать помогать тем, кто штурмует нефтяную целину.

На снимке: Тюменский аэропорт. Идет загрузка труб в самолеты АН-12.

На рисунке: вертолеты спешат на ЛЭП-500.



ОБЯЗАТЕЛЬНОСТЬ ПЕРЕКРЫТО

В предприятиях Уральского управления завершается конкурс-смотр по изобретательству и рационализации, объявленный в честь 100-летия со дня рождения В. И. Ленина. Конкурс оживил рационализаторскую работу, о чем свидетельствует следующее: количество авторов, подавших рационализаторские предложения, возросло по сравнению с 1968 годом с 238 до 320 человек, а количество внедренных предложений — с 255 до 330, сумма годовой экономии увеличилась на 15 процентов.

Взято управлением социалистическое обязательство внедрить в 1969 году 500 рационализаторских предложений. В производство внедрено 579 новшеств с общим экономическим эффектом 101 тысяча рублей.

В сентябре в Свердловске проведено учебно-методическое совещание рационализаторов, изобретателей, председателей бригад, советов ВОИР, работников НТЭИ и НОТ, на котором подводились итоги и были намечены пути улучшения организации, разработки и внедрения в производство рационализаторских предложений, мероприятий планов НОТ, научной и технико-экономической информации.

В АТБ первого Свердловского, Челябинского и Пермского предприятий сейчас работают общественные конструкторские бюро и творческие группы рационализаторов, выпускаются листки по обмену опытом с наиболее ценными предложениями, ежеквартально издаются перечни аннотаций, которые рассылаются во все предприятия управления.

В кабинете НТЭИ создана и постоянно действует тематическая выставка рационализатора и изобретателя, на текущий год выпущена необходимая техническая литература.

Лучшим рационализаторским предложением за прошлый год признано предложение техника АТБ Уктусского предприятия Н. А. Чиркова, С. Н. Устюжанина и Е. Е. Зибера «Портативная установка для промывки креолином маслорадиаторов всех типов».

Н. ГИЛЕВ,
ст. инженер ИАС УрУ ГА.

ЭКИПАЖАМ самолетов АН-12 Московского управления гражданской авиации приходится летать во все концы страны. Что ни рейс, то другой маршрут. За неделю, случается, побываешь на Крайнем Севере и на юге, на западе и в аэропортах восточной окраины страны.

Есть аэропорты — к сожалению, их не так много, — куда летишь с желанием. Там и с заправкой задержек нет, погрузка и разгрузка идет без сучка и задоринки, а техобслуживание — без простоя и суеты.

Если предстоит отдых — в гостинице или профилактории встретят хорошо. Вода в кранах холодная и горячая, а отдыхаешь в уютной комнате. Поэтому, когда нашему экипажу представляется выбор, где сделать ночевку — в Челябинске, Омске или в Свердловске, мы всегда предпочитаем Свердловск.

Вот и на этот раз нам пришлось ночевать в

Кольцово. Но почему-то здесь все изменилось. В АДП нас встретило объявление: «Экипажи, задерживающиеся по метеословиям и другим причинам, бесплатным питанием в профилактории аэропорта Кольцово не обеспечиваются. Питание можно получить в ресторане аэровокзала по талонам, приобретенным в зале аэровокзала». Разместили нас на раскладушках в спортзале, в котором уже расположились на отдыхе два других экипажа.



— Не положено.

Идем в аэровокзал, в коридоре ресторана сорок минут ждем очереди, чтобы сесть за столы с надписью «Для экипажей». Спросили у администратора, выгодно ли держать столы для летного состава. Оказывается, нет, мечтают от них избавиться. Когда мы поинтересовались в столовой про-

с тем, что количество полетов возросло, выходящая инстанция в до-полнительных финансах отказала, а в конце года урезала даже то, что по-ложено по плану.

Дошло до того, что не только экипажи внерейсовых самолетов и за-держивающихся по метеословиям не обеспе-чиваются питанием в профилактории, но даже

Дежурной медсестре теперь приходится ре-гистрировать прилетаю-щие и улетающие экипа-жи, учитывать, кому по-ложено питание, прода-вать талоны, когда не работает ресторан, вызы-вать на вылет и прово-дить медицинский ос-мотр.

Тесно, суето, невоз-но стало в кольцовском профилактории. Стены спортзала, превращенно-го в спальню, потерты, в нем свалены для сушки оконные рамы, здесь же хранятся матрацы. Теле-визору место нашлось лишь у входа на лест-ницу, вода в кранах ле-дяная, медпункт без окон и дверей. Тут же и ре-гистрация экипажей, и продажа талонов.

А ведь когда-то в кольцовском профилак-тории было все иначе.

А. ЖАРОВ,
пилот АН-12.
Московское управле-ние ГА.

ВЕРНИТЕ ДОБРОЕ ИМЯ

Утром подняли на вы-лет. У дежурной мед-сестры спрашиваем:

— Можно получить та-лоны на завтрак?

— Возьмите в аэро-вокзале, там и позавтра-кайте.

— Но столовая профи-лактория свободна, мо-жет, можно здесь?

филактория, почему нас послали в ресторан, а не покормили на месте, нам ответили, что столовая получает продукты по лимиту.

В первом квартале прошлого года профилакторий перерасходи-вал средства на питание летного состава в связи

и эстафетные экипажи. Например, бакинские пи-лоты, находящиеся в Кольцово двое суток, получили питание толь-ко в первый день, а на второй день началась беготня из профилак-тории в ресторан аэровок-зала, толкотня в очере-дях, суета с талонами,



Откуда дровишки?

В Пермском аэропорту местных воздушных линий я, как и многие, работаю не первый год. Именно отсюда начала свое развитие большая авиация Прикамья. И тем обиднее становится нам, когда мы видим, как относятся к нуждам аэро-порта руководители объединенного предприятия.

К зиме наши хозяйственники совсем не подготовились. Морозильник у нас блестящий! Температурой соперничает с холо-дильниками наилучших образ-цов. Комендант аэропорта т. Рассохина считает, что дела-ет всем великое одолжение, е-сли привезет машину дров.

Конторка коммерческого склада отдела перевозок совер-шенно не отапливается, грузчи-

ки целый день работают на улице и в перерыве между рей-сами не могут отогреться, по-тому что нигде теплого места не сыщешь. Не раз писали мы рапорты начальнику аэропорта т. Кордюкову. Но мер — ника-ких. Работники коммерческого склада возмущаются. А т. Рас-сохина ходит и холодно улыбается. Да ей-то что, ведь над ней не дует, не морозит. Ответ у нее один: где их взять, дровишки?

А что думали летом? Почему не позаботились?

Работать так в лютую стужу невозможно. Давно пора т. Рас-сохиной как следует позабо-титься о людях, создать нор-мальные условия труда. Мо-роз-воевода в нашей работе от-нюдь не помощник!

В. ВОЛОСКОВА.

На книжной полке

Ленин об Урале.

Предлагаемый вниманию читателей сборник содер-жит произведения и доку-менты В. И. Ленина об Урале. Он публикуется к 100-летию со дня рождения Владимира Ильича.

Сборник рассчитан на ши-рокий круг партийного, комсомольского, профсоюз-ного и хозяйственного ак-тива, пропагандистов, на-учных работников, препода-вателей высших и средних учебных заведений, учите-лей средних школ, студен-тов, слушателей семинаров и кружков сети партийного и комсомольского просвеще-ния, а также всех тех, кто интересуется вопросами ис-тории и экономики нашего края.

Ленин в сердцах ураль-цев. Сборник воспоминаний.

Многие уральцы встреча-лись с В. И. Лениным, ра-

ботали под его руковод-ством, выполняли его поруче-ния, слышали его выступле-ния на различных собра-ниях, съездах. В сборнике по-мещены воспоминания о встречах с Владимиром Ильичем старейших комму-нистов Урала. Среди них — В. А. Чащин, член Надеж-динского Совета рабочих депутатов, депутат II Госу-дарственной думы, рабочие Нижнетагильского, Кушвин-ского, Надеждинского заво-дных А. В. Вархатов, М. И. Чекасинов, М. А. Андреев, беседовавшие с В. И. Лени-ным о положении дел на предприятиях, А. Н. Бычко-ва, работник Секретариата ЦК РКП(б) в 1919 году.

Книга рассчитана на ши-рокий круг читателей.

ИТОГИ— ЕЖЕДНЕВНО

В Нурганском пред-приятии для отражения хода юбилейного социа-листического соревнова-ния широко применяется наглядная агитация.

Оперативностью отли-чается «боевой листок» отдела перевозок, кото-рый редактируют ком-сомольцы Л. Овчаренко, Г. Соколова, В. Замарае-ва и Г. Новелина. Они подводят итоги соревно-вания ежедневно.

В службе связи и ра-дионавигации выпуска-ются еженедельные «бое-вые листки».

В гостях — шефы

На днях в Курганском аэропорту проводился ве-чер чествования спортсме-нов предприятия.

Председатель ДСО «Спар-так» города А. И. Шишко-ренков вручил лучшим спортсменам года и спортс-менам-ветеранам почетные грамоты.

Среди награжденных: командир предприятия А. И. Чернявский, пилот, председатель комитета физ-культуры предприятия И. Кудрявцев, дежурная по встрече пассажиров Г. Со-

колова, командир самолета В. Пилигримов и другие.

Гостями на торжествен-ном вечере были шефы авиаторов — курсанты Курганского высшего во-енно-политического учи-лища. Они выступили перед авиаработниками с концер-том художественной само-деятельности.

В. ЗОРИН,
заместитель
командира
предприятия
по политчасти.



ОСТОРОЖНО: ГОЛОЛЕД

Гололед — неприятная и опас-ная вещь, но на современном аэродроме он сущее бедствие. Ни взлететь, ни садиться на об-леденелый бетон взлетно-поса-дочной полосы самолеты не мо-гут: слишком это опасно. Прихо-дится или посыпать полосу горя-чим песком, или обдуть мощ-ными струями горячего воздуха от реактивных двигателей, уста-новленных на автомашинах. Это требует немало времени, а эф-

фект невелик: через час-другой работу приходится начинать сна-чала.

Но вот в воздухе появляется маленький самолет сельскохозяй-ственной авиации. Он пролетает на высоте нескольких метров над взлетно-посадочной полосой и, словно поле удобрений, посы-пает ее особым порошком. Че-рез пятнадцать минут почти пя-тикилометровая полоса обработа-на.

На заре уральской авиации

Свердловск — Омск

Такие самолеты летали более со-рока лет назад, в 1929 году. На снимке — самолет - разведчик «Фоккер С-IV», на котором в Свердловск прилетел пилот Поло-зенко. Это первые машины, кото-рые выделил начальник Военно-Во-душных Сил страны для Аэрофлота. На таких самолетах пилоты откры-ли новую воздушную магистраль Москва — Иркутск.

Полозенко летел на самолете из столицы, в Свердловск прибыл из Казани. После дозаправки бензином и маслом отправился дальше — в Курган и Омск, к месту постоянно-го базирования.

Самолет, прибывший в Свердловск, предназначен был обслуживать так называемый первый ночной участок Аэрофлота Омск — Свердловск.



БОЕВАЯ, ОПЕРАТИВНАЯ

«Крылья Зауралья» — газета Курганского предприятия, привлекает внимание прежде всего не тем, что выходит на нескольких больших развернутых листах, а тематикой выступлений. Производственная жизнь, нелегкий труд авиаторов на севере Тюмени, спорт, отдых работников предприятия находят на ее страницах широкое освещение. Редколлегия имеет постоянный актив корреспондентов, отсюда обилие заметок, нет боязни не заполнить номер газеты. Заслуга в этом бессменного редактора «Крыльев Зауралья» старшего инженера - снотника Михаила Андреевича Чубейко. Очень оперативно редколлегия реаги-

рует на неурядицы, возникающие на производстве из-за нерасторопности отдельных авиарботников, руководителей служб.

С выдумкой работает редколлегия стенной газеты «Экран», издаваемой в службе связи. Здесь практикуется выпуск номера по какой-то одной теме. Так, газета рассказала о рационализаторах службы. Тут были сообщения о новинках умельцев, информация, над чем работает каждый участник творческой группы, нашлось

место для заметки о начинающих рационализаторах. Впрочем, молодых специалистов, первые их шаги на производстве, маленькие достижения стенная печать не обходит стороной.

В поле зрения членов редколлегий — вопросы социалистического соревнования в честь ленинского юбилея. В коллективах выпускается где раз в неделю (служба связи, АТБ, автобаза), где ежедневно «боевой листок» «На ленинской вахте».

Правда, отдельные материалы страдают схематичностью, большое место занимает в них перечисление фамилий, а не рассказ о самих людях. Возможностей сделать и газеты интереснее у стенгазетчиков Курганского предприятия предостаточно.



На плечи «Антеев»

Тысячи километров внутренних и международных маршрутов, сотни коммерческих рейсов на счету самолетов-гигантов АН-22. Одна из замечательных строк в трудовой биографии «Антеев» — помощь нефтяникам Сибири. Восемь газотурбинных электростанций, более 600 тонн различных грузов доставили они в прошлом году добытчикам «черного золота» Приобья.

Особая заслуга самолетов-богатырей в освоении крупнейшей в нашей стране нефтяной кладовой — Самотлора. В канун нового года «Антей» снова приземлился в Тюмени. Воздушный тяжеловоз принес нефтяникам экскаватор. В наступившем году самолеты АН-22 продолжат свои рейсы с грузами для Самотлора.

Победили СВЯЗИСТЫ

В ПОСЛЕДНИЙ ДЕНЬ ЯНВАРЯ В ЧЕЛЯБИНСКОМ ОБЪЕДИНЕННОМ ПРЕДПРИЯТИИ НА ТЕРРИТОРИИ АВИАГОРОДКА ПРОХОДИЛИ ЛЫЖНЫЕ ТОНКИ В ЗАЧЕТ ЗИМНЕЙ СПАРТАИАДЫ В ЧЕСТЬ 100-ЛЕТИЯ СО ДНЯ РОЖДЕНИЯ В. И. ЛЕНИНА.

День выдался погожий, солнечный, «лыжный», что помогло спортсменам показать хорошие результаты. Соревновались шесть спортивных коллективов — команды АТБ, БАТО, связи, бортпроводников, летного подразделения и отдела перевозок. Мужчины бежали на 10 километров, женщины на пять.

В общекомандном зачете победу одержали связисты, на втором были летчики, на третьем — АТБ.

Личное первенство выиграл представитель команды отдела перевозок кандидат в мастера спорта Р. Ланге, вторым пришел Р. Бикулов (связь), третьим — П. Томило (связь).

Из женщин быстрее всех дистанцию прошла Р. Трапивная (связь), второй была Сырейщикова (связь), третьей — Г. Миллер (бортпроводники).

В соревнованиях участвовало 40 человек.

А. МАЛОЙВАН,
инструктор
физкультуры
Челябинского
объединенного
авиапредприятия.



МНОГИЕ ШКОЛЬНИКИ УВЛЕКАЮТСЯ ТВОРЧЕСТВОМ, ПОСЕЩАЮТ КРУЖКИ АВИАМОДЕЛИЗМА. «ЮНЫЙ КОНСТРУКТОР» — ТАК НАЗВАЛ СВОИ ФОТОЭТЮД НАШ НЕШТАТНЫЙ ФОТОКОР Б. ЦИМАКУРИДЗЕ.

ЛЫЖНИКИ ИГРАЮТ СБОР

С 10 ПО 16 МАРТА В КУЙБЫШЕВЕ СОСТОИТСЯ ПЕРВЕНСТВО АЭРОФЛОТА ПО ЛЫЖНЫМ ГОНКАМ, В КОТОРОМ ПРИМЕТ УЧАСТИЕ СБОРНАЯ КОМАНДА УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГА. КОМАНДА ЭТА БУДЕТ СФОРМИРОВАНА ИЗ ПОБЕДИТЕЛЕЙ ПЕРВЕНСТВА УРУ ГА, КОТОРОЕ НАМЕЧЕНО ПРОВЕСТИ С 18 ПО 22 ФЕВРАЛЯ В СВЕРДЛОВСКЕ.

Для повышения своего индивидуального мастерства кандидаты в сборную управления съедутся на учебно-тренировочные занятия 24 февраля.

Лыжники Аэрофлота, которые приедут в Куйбышев, соперники сильные. Поэтому при подготовке к столь ответственным соревнованиям нашим спортс-

менам нужно обратить особое внимание на регулярность тренировок, хорошо продумать и распределить физические нагрузки в период тренировок, научиться правильно подбирать мазь на нужную температуру, что существенно влияет на результат гонки.

М. ГОРЮКОВА,
ст. инструктор
физкультуры
Уру ГА.

С МЕЧТОЙ О ПЯТОМ ОКЕАНЕ

Три раза в месяц в курганской школе № 34 раздается звонок, который извещает о начале очередного занятия в клубе юных летчиков. Сейчас у курсантов-школьников начался второй семестр. В его программе — изучение аэродинамики, двигателя, самолетовождения, РЭСОС и других сложных «наук» летного мастерства.

Много внимания уделяют клубу работники предприятия М. Н. Левицкий, Н. М. Зоткин, Ю. П. Еремин, В. В. Наумов.

ПАССАЖИР СПЕШИЛ НА САМОЛЕТ...

нуто, чемодан на плечах! «Защита» Пензенского аэропорта не справилась с подгулявшим «нападающим».

— Левому флюгер! — крикнул командир борт-

механику. Тот вмиг нажал кнопку: воздушный винт зашуршал, замедляя вращение... И разбежавшийся пассажир проскочил между его лопастями...

...За предотвращение

гибели человека командование Горьковского аэропорта наградило летчика Комарова именными часами.

Этот случай рассказали мы отнюдь не для за-

бавного чтения. А для того, чтобы оградить всяких недисциплинированных и провожающих от неотвратимой кары, безобидного на вид, прозрачного, как плексиглас диска воздушного винта.

{«Горьковская правда»}.



«Зимний лес одел снежный наряд».

Фотопейзаж читателя газеты К. Иванова.



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

Редактор Р. ЛАПИКОВ.

НС 16016 Заказ № 1807

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