

Летчики КНДР на Уральской земле



Н А ДНЯХ гостями свердловского аэропорта Кольцово были авиаторы КНДР.

Корейские летчики держали свой путь из столицы Украины. На Киевском авиационном заводе они приняли закупленный правительством КНДР бело-снежный лайнер АН-24 и отправились на нем в дальний рейс по маршруту Киев—Пхеньян. Мы встретились с экипажем

из Страны Утренней Свежести и побеседовали с командиром корабля Тан Чхеном, который хорошо владеет русским языком.

Тан Чхен от имени экипажа поблагодарил свердловских авиаторов службы движения, которые обеспечили успешную посадку самолета в свердловском аэропорту...

28 июля вахту неба несли: руководитель полетов Б. С. Яс-

нов, диспетчеры А. Я. Берсенева и Е. И. Лихачев. Все трое — коммунисты, мастера своего дела.

На следующий день рано утром эта же тройка движущихся руководила взлетом АН-24 с опознавательными знаками КНДР на фюзеляже...

— Прошу взлет, — только легкий акцент выдает иностранца в корейском летчике Тан Чхене.

— Взлет разрешаю, — несется в эфир ответ уральского диспетчера.

Красавец самолет, сделанный руками советских специалистов, взмывает в небо и берет курс навстречу восходящему солнцу.

М. БОБРОВСКАЯ.

В. ГУРИН.

(Наши корреспонденты).

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

Авиатор УРАЛА

ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

№ 29 (1773).

СРЕДА,

5

АВГУСТА

1970 г.

Год издания
XXVII.

Цена 2 коп.

Резервы —
НА СЛУЖБУ
ПРОИЗВОДСТВА

МОЛОДЫЕ В ПОИСКЕ

УЖЕ НЕ ПЕРВЫЙ ГОД РАБОТАЕТ В КУРГАНСКОМ ОБЪЕДИНЕННОМ ПРЕДПРИЯТИИ СОВЕТ МОЛОДЫХ СПЕЦИАЛИСТОВ. СВОЮ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ОН КООРДИНИРУЕТ С КОМИТЕТОМ КОМСОМОЛА ПРЕДПРИЯТИЯ.

НЕДАВНО ПО РЕШЕНИЮ СОВЕТА В КУРГАНСКОМ АЭРОПОРТУ СОЗДАНО ОБЩЕСТВЕННОЕ КОНСТРУКТОРСКОЕ БЮРО.

В СОСТАВ БЮРО ВОШЛИ: ИНЖЕНЕР РЭСОС П. ЦЫБЕНКО, ИНЖЕНЕРЫ ОТК А. ФОРОПОНТОВ, А. ГАЙДУКОВ И ДРУГИЕ.

РУКОВОДИТЬ РАБОТОЙ СОВЕТА МОЛОДЫХ СПЕЦИАЛИСТОВ БУДЕТ СТАРШИЙ ИНЖЕНЕР ЛЕТНОГО ПОДРАЗДЕЛЕНИЯ Н. ЗОТКИН. ОН ИЗБИРАЕТСЯ НА ЭТУ ДОЛЖНОСТЬ ВТОРОЙ ГОД ПОДРЯД.

Навстречу XXIV съезду КПСС!

ЕСТЬ ПЯТИЛЕТНИЙ!

П ИЛОТЫ авиации спецприменения Ки-

ровского объединенного предприятия, борясь за достойную встречу очередного съезда партии, выполнили пятилетний план по всем видам авиационно-химических работ.

К 25 июля обработано 1732 тысячи гектаров. Налет приведенных часов составил 53,8 тысячи.

Сверх пятилетнего плана будет обработано 95 тысяч гектаров.

В течение пяти лет самолеты авиации спецприменения обслуживали опытные техники Г. И. Зубарев, В. М. Головин, М. В. Ла-

дыгин, В. Я. Русанов и другие.

Все эти годы хорошо трудился экипаж командира самолета АН-2 И. Я. Елькин, обработавший свыше 130 тысяч гектаров и налетавший 1948 часов. На счету Г. И. Новикова — 118 тысяч гектаров обработанных площадей и 1879 часов, на личном счету Л. Н. Ки-

риллова — 104 тысячи гектаров и 1928 часов.

Интересно отметить, что пятилетку И. М. Барабанов начал в должности второго пилота, затем летал командиром звена, теперь он — заместитель командира летного коллектива авиации спецприменения Кировского предприятия.

За это время на авиационных работах вырос в хорошего, знающего командира М. Д. Вылегжанин, обработавший свыше 90 тысяч гектаров. Сейчас он командир звена. Это лучший летный коллектив в предприятии.

М. ОКУЛОВ,
заместитель
командира
по политчасти.

ВЫПОЛНЕН ГОДОВОЙ!

АВИАТОРЫ ИЖЕВСКОГО ОБЪЕДИНЕННОГО ПРЕДПРИЯТИЯ, ИДЯ НАВСТРЕЧУ XXIV СЪЕЗДУ ПАРТИИ, ПЕРЕСМОТРЕЛИ СОЦИАЛИСТИЧЕСКИЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА.

УСПЕШНО НЕСУТ ТРУДОВУЮ ВАХТУ ПИЛОТЫ АВИАЦИИ СПЕЦПРИМЕНЕНИЯ, ВЫПОЛНИВШИЕ ГОДОВОЙ ПЛАН ПО ОДНОМУ ИЗ ОСНОВНЫХ ПРОИЗВОДСТВЕННЫХ ПОКАЗАТЕЛЕЙ — НАЛЕТУ ПРИВЕДЕННЫХ ЧАСОВ.

Л. ОККЕЛЬМАН.

АН-2 летит на Север

Репортаж хотелось бы начать с Серова — города, названного в честь выдающегося советского летчика. Здесь держат марку прежде всего бойцы Свердловского оперативного отряда Уральской базы авиационной охраны лесов. Почти одновременно с нами на аэродроме приземлился вертолет МИ-1. Летчик-наблюдатель А. Д. Филонов показал на карте район, где вспыхнул пожар, и дал сигнал тревоги. По этой команде отделе-

ние заняло свои места в АН-2. Через несколько минут над точкой, куда не добраться по суше, расцвели белым цветом купола парашютов. Вооруженный «винтовками», стреляющими пеной, и взрывчаткой, десант смело вступил в бой с огнем

...Самым северным пунктом нашего путешествия был Ивдель. Здесь тоже ожидали интересные новости. Начальник аэропорта рассказал, что через них теперь про-

ходит международная авиатрасса из Европы в Японию, и их диспетчеры ведут ИЛ-62 Аэрофлота и ИЛ-18 Интерфлюга ГДР, ДС-8 «Джапанейр» и «Боинг-707» Эйр-Франса.

С этими «ведущими» — А. Дубовских, М. Алексеевым и В. Суздальцевым — мы познакомились чуть позднее прямо на их рабочих местах, у пульта и локатора. Кстати, они досрочно закончили Кировградскую школу высшей лет-

ной подготовки в связи с отрывшейся и получающей все большую популярность линией, прошли практику в Шереметьево и Кольцово, занимаются английским языком с переводчицей Светланой Тихомировой.

В. ЗАЙЦЕВ.

На снимках: воздушный пожарник на тренировке; диспетчер ведет самолет по международной трассе.

За успехи в труде

Приказом командования второго Свердловского объединенного предприятия в июле поощрены 8 авиаторов. За быстрое и качественное обслуживание самолета АН-2 премией отмечен техник-бригадир член КПСС СИВКОВ.

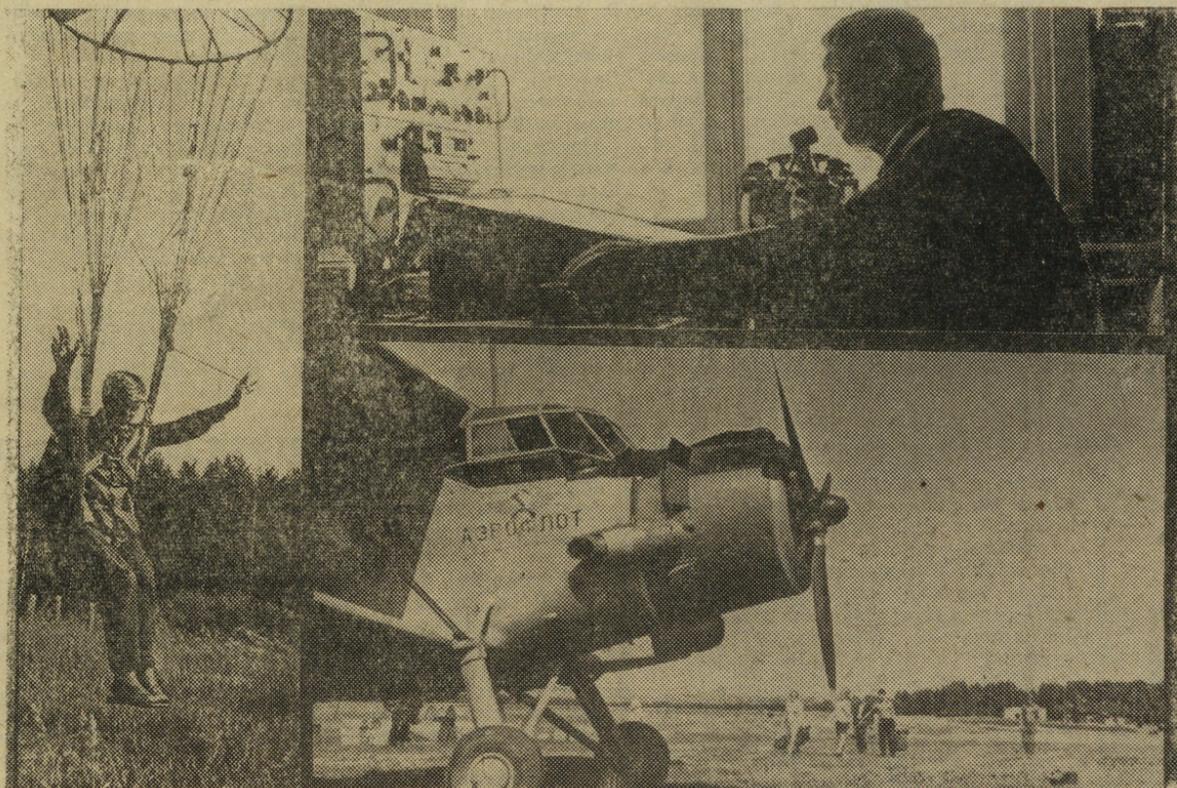
За своевременное обнаружение дефектов на самолетах благодарность объявлена командиру самолета АН-2 А. Н. АНКУДИНОВУ и бортмеханику ЗЯБЛИНЦЕВУ за устранение дефектов на вертолетах.

Отлично трудились на авиационных работах командир самолета Г. В. ХУДОРОЖКОВ и экипаж молодого командира В. В. МАРТЮШЕВА. В этом году это вторая благодарность, объявленная командованием способному и трудолюбивому пилоту.

Хорошую выучку и самообладание проявил экипаж командира О. В. АКИМОВА и второго пилота В. К. ЕФРЕМОВА в аварийной ситуации. Им вынесена благодарность за правильные действия.

С января по август командование Уктусского предприятия за производственные успехи поощрило свыше 600 авиаторов.

М. КОСОБРЮХОВ,
начальник штаба
второго Свердловского
предприятия.





В помощники — инициативу

В эти дни в предприятиях управления проходят профсоюзные конференции, где подводятся итоги выполнения условий колдоговоров.

Ниже мы публикуем материал с такой конференции, присланный из Перми.

Коллективный договор делает обязанностью совершенствование форм овладения новой техникой, укрепление дисциплины, улучшение жилищно-бытовых условий, повышение культуры производства.

Обо всем этом и шел деловой разговор на профсоюзной конференции.

Главными направлениями в организации соревнования для нас были соревнование за достойную встречу 100-летия со дня рождения В. И. Ленина и движение за коммунистический труд.

На сегодняшний день в социалистическом соревновании участвует более тысячи пермских авиаторов, в движении за коммунистический труд —

29 производственных коллективов, 63 бригады, участка и цеха, 50 экипажей самолетов.

400 авиарботникам и 4 производственным коллективам уже присвоено коммунистическое звание.

Среди лучших: служба движения центрального аэропорта, которую возглавляет А. П. Артемьев; АМСГ, где начальниками служб В. В. Чернышов и А. Г. Ермолаева; коллектив аэропорта Чайковский, который возглавляет Н. И. Ключин.

Недавно присвоено звание коллектива коммунистического труда радиоцентру аэропорта МВЛ, тренажерной АН-2, 13 отдельным экипажам и одному звену самолетов, которым командует В. М. Смирнов.

Успех любого соревнования зависит от гласности, оперативности и регулярности в подведении итогов. Поэтому наглядной агитации мы придаем максимум внимания. Причем, это не только сводки о ходе соревнования, но и

специальные стенды о передовиках, где по возможности раскрываются «секреты» их производственных достижений.

Творчески, как верная союзница, используется стенная печать в летном подразделении и службе движения, чего нельзя сказать об электрослужбе, АХО и сантехслужбе. Руководители этих служб пустили дело на самотек, а соревнование без инициативы остается пустым звуком.

Коснемся еще одной важной стороны в деятельности Пермского предприятия — разработке и внедрению на производстве планов НОТ.

Исходя из своих возможностей, мы запланировали на 1970 год внедрить 120 планов НОТ с общей затратой для их внедрения 12630 рублей и условно-годовой экономией 59392 рубля. Ожидаемое повышение производительности труда должно составить 6 процентов.

Лучше других обстоит

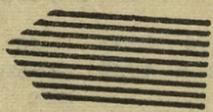
дело с внедрением планов НОТ в службах РИС, движения, АТБ. За полугодие, например, в АТБ внедрено 14, а в службе движения 5 мероприятий по научной организации труда. Достигнут соответственный рост производительности труда на 3 и 2 процента, с экономией средств на сумму 23908 и 5390 рублей. Это сравнительно высокие показатели.

В течение первого полугодия 1970 года за улучшение организации производства и внедрение планов НОТ поощрены 22 авиарботника.

Я коснулся лишь двух особо важных проблем, которые обсуждались на нашей конференции.

Если говорить о главном в работе профсоюзной организации на сегодняшний день, то этим главным, несомненно, является подготовка к предстоящей встрече очередного XXIV съезда КПСС, которая охватит все сферы нашей производственной деятельности.

И. ГОЛОВАНОВ,
председатель комитета профсоюза.



Четкая связь, безопасность полетов во многом зависят от искусства радиооператора. В. Гумницкая работает в Серовском аэропорту.



ХОРОШИЙ ПОДАРОК

В КОНЦЕ ИЮЛЯ В АЭРОПОРТУ ИЖЕВСКОГО ОБЪЕДИНЕННОГО ПРЕДПРИЯТИЯ СДАНО В ЭКСПЛУАТАЦИЮ НОВОЕ ЗДАНИЕ АЭРОВОКЗАЛА С ПРОПУСКНОЙ СПОСОБНОСТЬЮ 100 ПАССАЖИРОВ В ЧАС.

В СВЕТЛОМ ЖЕЛЕЗОБЕТОНОМ ЗДАНИИ УДОБНО РАСПОЛОЖИЛИСЬ КАССЫ, КАМЕРА ХРАНЕНИЯ, КИОСК, ГДЕ МОЖНО КУПИТЬ ГАЗЕТЫ, ЖУРНАЛЫ, БРОШЮРЫ. НОВЫЙ АЭРОВОКЗАЛ — ХОРОШИЙ ПОДАРОК АВИАТОРОВ ТРУДЯЩИМСЯ УДМУРТИИ К 50-ЛЕТИЮ РЕСПУБЛИКИ.

В ЭТИ дни аэропорт Кольцово напоминает студенческий городок. Здесь работают приемные комиссии Ленинградского ВАУ, Киевского и Рижского институтов гражданской авиации, а также летных и авиатехнических училищ страны.

Вступительные экзамены в средние учебные заведения идут с 1 июля. Позади уже двенадцать потоков. Впереди — еще пять.

Для тех, кто поступает в институт, горячая экзаменационная пора началась три дня назад — 1 августа.

Идут экзамены. Сложились над столами молодые ребята. Сосредоточены их лица. Кто они, абитуриенты-70?

На этот вопрос представим право ответить представителям приемных комиссий.

Е. И. Лебедев, ответственный секретарь приемной комиссии летных и технических училищ:

— Мы получили около

двух тысяч заявлений. Это примерно на 400 больше, чем в прошлом году. Более 40 человек — с трудовым стажем. Среди поступающих немало детей авиа-

вой стаж на предприятиях Аэрофлота.

На механический факультет нашего вуза, например, поступают авиамеханик В. А. Коломоец и авиатехник

АБИТУРИЕНТ-70

работников. Например, в технические училища подали документы сыновья командира ИЛ-18 Т. Сальникова и бортрадиста И. Базай. По стопам отца, командира корабля А. Ф. Кичигина, решил пойти его сын Валерий.

А. Я. Кузнецов, кандидат технических наук, председатель приемной комиссии Рижского института:

— Нами получено более трехсот заявлений. Отрадно, что повысился процент абитуриентов, имеющих трудо-

вой стаж на предприятиях Аэрофлота.

Приняты документы от электрика Уктусского предприятия В. В. Мартынюка. Процент иногородних абитуриентов очень велик. К нам на вступительные экзамены приехали парни и девушки из Кочетава и Кустаная, Качканара и Рудного, городов Приморья, Башкирии, Казахстана.

Поэтому много забот у членов комиссии, преподавателей нашего института, кандидата технических наук

В. З. Шестакова и **В. П. Седол.**

Самый большой конкурс у нас на инженерно-экономическом факультете — 8—9 человек на место.

Е. И. Рачко, доцент кафедры воздушной навигации ВАУ, кандидат технических наук:

— В этом году у нас всего лишь третий набор на штурманский факультет. Здесь, в Свердловске, мы примем только 10 человек. Экзамены у абитуриентов (конкурс у нас 5 человек на место) будут принимать преподаватели ВАУ.

Идут экзамены. Пожелаем успеха всем, кто решил посвятить свою жизнь авиации. Пожелаем им традиционное «Ни пуха ни пера!» **В. ГУРИН.**

Курганцы в небе Кустаная

В последние дни июля одно за другим вылетели из Кургана в Кустанайскую область два звена экипажей спецприменения.

Авиаторы Зауралья придут на помощь хлеборобам Казахстана в борьбе с вредителем колхозных полей — совной.

Эту работу будут выполнять опытные «химики»: командиры самолетов **В. Д. Большаков,** **А. П. Новин,** **В. П. Кононов** и другие.

Командирами звеньев утверждены **Д. П. Резниченко** и **А. И. Гребнев.**

Н. ЗОТКИН, старший инженер летного подразделения.

Страницы ИСТОРИИ

5 сентября 1935 года закончился монтаж причальной мачты для дирижаблей.

В Серове 31 декабря 1935 года организован межрайонный медицинский пункт авиационной помощи. Санавиация обслуживала самолетом АПР-5 районы Ивделя, Гари, Новую Лялю и северные пункты Кабановского района.

28 января 1936 года свердловский ангар пополнился самолетом «Сталь-3». Первым полетел на нем пилот Меркулов.

2 апреля 1936 года пилот **Н. А.**

Иценко и бортмеханик **В. Я. Домрачев** награждены орденами «Знак Почета» за мужество в воздухе. В аварийной ситуации один из летчиков вылез в окно самолета на полусогнутой спине, держась руками за подкос, поставил лыжу самолета в нормальное положение. Посадка произошла успешно.

20 мая 1936 года открылась новая воздушная линия Москва—Алма-Ата через Свердловск—Челябинск—Кустаная.

3 июля 1936 года пилот **И. С. Лопогов** за 20-летнюю деятельность, безаварийный налет одного миллиона километров и пилот **В. А. Романов** награждены орденами Красной Звезды.

За безаварийную работу, освоение летной техники, хорошую подготовку летных кадров пилот **А. Г. Широкова** награждена орденом «Знак Почета».

24 апреля 1937 года началось

строительство Свердловского аэровокзала по проекту московского архитектора тов. Ткач.

9 сентября 1937 года дирижабль СССР-В6 прилетел в Свердловск. Командир дирижабля **И. В. Паньков,** парторг **Егоров.** Всего на борту было 20 человек, корабль имел 20000 кубических метров объема, длина 105 метров, высота 25,5 метра. Дирижабль был в полете 34 часа.

Пришвартовались к свердловской мачте в 18 часов 40 минут и вылетели в Москву в 24 часа 40 минут местного времени.

За 1937 год свердловским аэропортом перевезено 2536 человек, 240 тонн почты и 350 тонн грузов.

В Уктусе на берегу реки Исети идет строительство санатория Свердловского аэропорта. В Свердловском аэропорту работают пилотами новые летчики: **Серафима Амосова** и **Мария Калининна.**

9 февраля 1939 года пилот-орде-

носец **А. В. Насыбуллин** на самолете «скорой помощи» горздрава произвел 127 полетов.

14 февраля 1940 года прибыл в Свердловск первый самолет ПС-40, пилотируемый летчиком **Мухиным** (штурман **Воробьев,** бортрадист **Яворский**). Самолет прошел расстояние Москва—Свердловск за 4 часа 40 минут.

Впервые на трассу выходит ПС-84, это 21-местный самолет, и ПС-89.

Первый пилот-миллионер Свердловского аэропорта **И. Чириков** налетал более одного миллиона километров, пробыл в воздухе более 283 суток. Сейчас **Чириков** на пенсии, живет в городе Уфе.

7 мая 1941 года в Свердловске состоялся первый выпуск курсов бортпроводников.

21 июня 1941 года пилот **Бажан** налетал один миллион километров. Миллионера поздравил полковой комиссар **Картушев.**

Н. КИСЛИЦЫН, (наш рабкор.).

Стимулы роста

В пореформенных условиях, когда прибыль, получаемая предприятием, стала основным критерием успеха производственного коллектива, никому не кажется диковинным тот факт, что посредством материального стимула можно направлять деятельность служб, подразделений и отдельного человека в нужное, выгодное для всего предприятия русло.

Таким образом, принцип материальной заинтересованности стал одним из главных рычагов, умелое обращение с которым сказывается на улучшении основных производственно-экономических показателей предприятия. Правильно найденный материальный стимул помогает решить важнейшую задачу — получение максимальной прибыли.

Этой задаче, в конечном счете, подчинены все мероприятия по научной организации труда, роль и значение которой умножаются год от года.

В этом легко убедиться на примере деятельности организаций НОТ нашего управления, сравнивая результаты минувшего полугодия с данными за этот же период в 1969 году.

В этом году, например, разработано и утверждено на 32 плана НОТ больше, чем в прошлом, увеличилось до 90 количество творческих групп, утвержденными планами НОТ охвачено значительно больше рабочих мест и работающих, чем прежде.

Улучшили показатели по внедрению НОТ Свердловское, Ижевское, Курганское предприятия.

Экономическая эффективность и количество внедренных мероприятий в расчете на 100 работающих составляют сейчас: в Свердловском — 5,7 и 7,5 тысячи рублей, в Ижевском — 2,9 и 6,6 тысячи и в Курганском — 7,6 и 5,4 тысячи.

(Окончание следует).

Во второй половине июля в АТБ Уктусского предприятия состоялось партийное собрание, на котором подводились итоги выполнения производственного плана и обеспечения безопасности полетов за первое полугодие. Коммунисты обсуждали задачи партийной организации на второе полугодие.

С основным докладом на собрании выступил А. С. Никитин. Объем выполненных работ в приведенных единицах авиатехники обеспечили. Он составил 110,7 процента к плану. План по налету производственных часов тоже выполнен, за исключением самолетов ЯК-12 и вертолетов МИ-8. Производительность труда

Рубежи полугодия

на одного работающего поднялась по сравнению с тем же периодом прошлого года на одну приведенную единицу.

В этом полугодии заметно повысилась исправность самолето-моторного парка. Следует отметить и тот факт, что в социалистическом соревновании в честь 100-летия со дня рождения В. И. Ленина между подразделениями Уктусско-

го предприятия авиатехники заняли первое место, награждены почетной грамотой и выпелом.

Для достижения этих показателей партийная организация АТБ проделала большую работу. Систематически проводились и проводятся занятия с техническим составом по материальной части, регулярно выпускаются бюллетени по безопасности полетов и

качеству технического обслуживания, проводятся разборы рабочего дня. Составляются графики проверки состояния самолетов руководящим составом АТБ.

Коммунисты добились закрепления самолетов за бригадами.

Наведен относительный порядок в обслуживании агрегатов в лаборатории спецоборудования.

Основными задачами коммунисты считают проведение воспитательной работы среди личного состава АТБ, направленной на доведение требований ЦК КПСС и МГА, выполнение производственного плана и намеченных мероприятий по обеспечению безопасности полетов.

Е. ЦЫПИН.

Народный контроль — в действии!

так как кран, работающий здесь, часто перебарывает на другие, более срочные, «пожарные» объекты. Поэтому у народных контролеров и «прожектористов», стремящихся к действенности своих рейдов, практическому осуществлению своих рекомендаций, есть основания для беспокойства.

За полугодие группа провела пять рейдов по использованию рабочего времени, по результатам которых приняты меры общественного и дисциплинарного воздействия. Кроме того, проверялось расходование ГСМ по четвертому цеху, где имеется ежемесячная экономия. За пять месяцев она составляет 1392 рубля.

Совместно с «Комсомольским прожектором» народные контролеры за это время провели два рейда по экономии и бережливости. Группа провела заседание о ходе осмотра по улучшению ис-

пользования резервов производства и усилению режима экономии. В ходе осмотра поступило 83 предложения. Приняты к внедрению смотровой комиссией 64 предложения с условной годовой экономией 530,8 тысячи рублей. 12 предложений уже внедрено.

Проверяя работу участка капитального ремонта, контролеры вскрыли недостатки в оплате труда рабочих, а также обнаружили факты неправильных взаимоотношений руководителя участка с рабочими. Руководитель от занимаемой должности освобожден и уволен с завода.

Контролеры разработали ряд мероприятий по экономии электроэнергии и топлива, некоторые в настоящий момент выполнены на 30 процентов.

И. ИВАНОВ.

На снимках: фотообследование «прожектористов» ремпредприятия.

Хозяйское око дозорных

Группа народного контроля авиаремпредприятия, которую возглавляет мастер четвертого цеха М. Е. Шавриков, совместно с «Комсомольским прожектором» провели рейд по проверке приемки и хранения ремонтного фонда. Цель рейда — вскрытие неиспользованных резервов и усиление режима экономии на предприятии.

При внимательном, хозяйском взгляде на вещи можно обнаружить большие внутренние резервы. Например, на территории ремпредприятия и аэропорта находится громадное количество ремфонда, о качестве хранения которого можно судить по фотографиям, опубликованным в нашей газете.

Агрегаты, «подготовленные» к отправке в ремонт, беспорядочно свалены в кучу и пересыпаны щебнем. При таком хранении они теряют большое количество годных деталей.

В «болоте» на территории аэропорта в беспорядке свалены двигатели. В результате на двигателе АШ-82В № 9637115, отработавшем 477 часов, были забракованы по коррозии все цилиндры, стоимость которых около 2400 рублей.

Безответственное отношение к экономии энергии, запасных частей, строительных материалов

обнаружено в каждом цехе, на каждом участке.

Так, например, для освещения одного рабочего места приходится включать свет во многих местах, не нуждающихся в данном моменте в освещении.

Оставляет желать лучшего и способ хранения.

Народные контролеры и «прожектористы» разработали и предложили руководителям завода мероприятия, направленные на устранение выявленных недостатков.

Приказом директора для наведения порядка с приемкой и хранением ремфонда заместителю директора Жильцову предложено закончить строительство бетонированных и деревянных площадок для хранения двигателей и редукторов, подлежащих запуску в ремонт к 1 декабря.

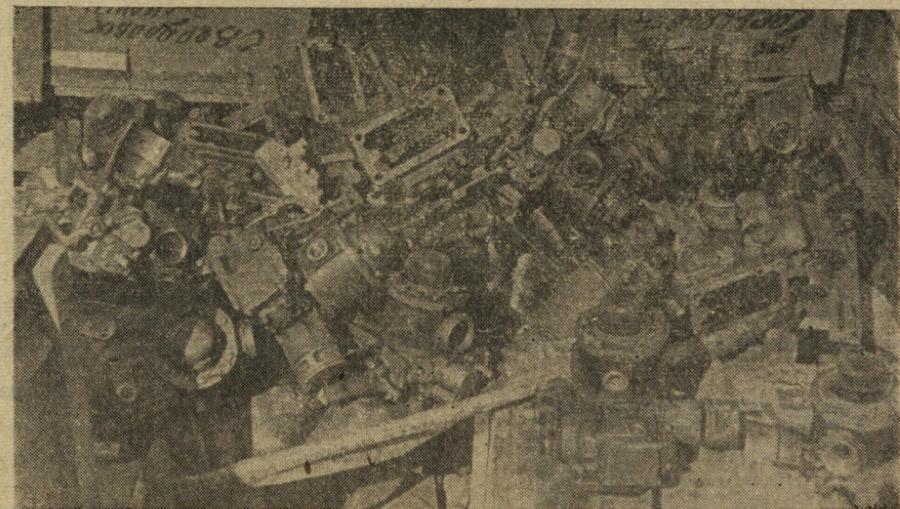
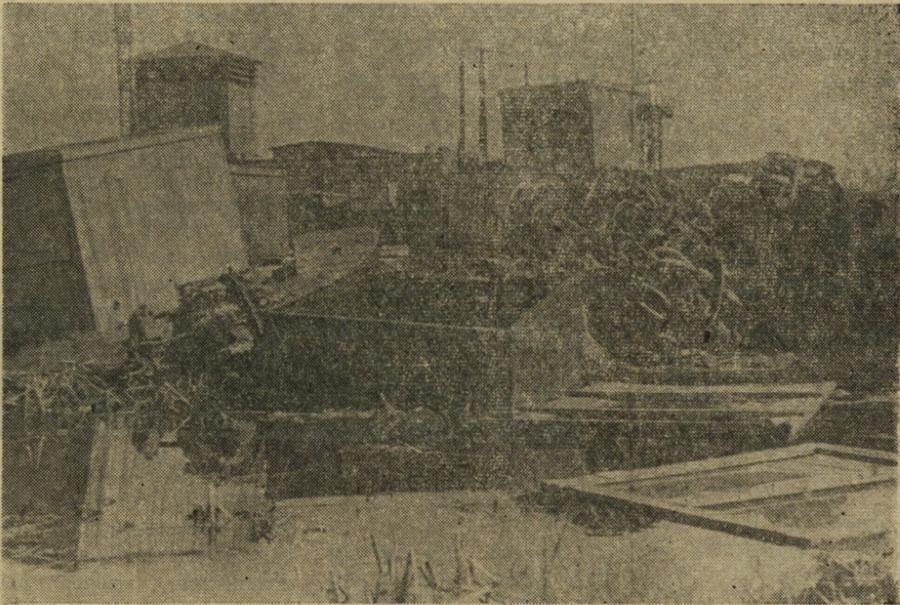
Прошло более двух месяцев после рейда. Многие мероприятия по улучшению приемки и хранения ремфонда выполнены. Подобрана отдельная площадка для хранения списанных двигателей АШ-82В и АШ-82Г. Огорожено место хранения, проведена инвентаризация ремфонда двигателей и редукторов, начато строительство площадок и подъездных путей к ним.

Однако строительство продвигается медленно,

**ЭТО
интересно**

Электротормозы

Во Франции разработана конструкция электромагнитных тормозов. Мощные электромагниты предполагаются устанавливать под поверхностью посадочных дорожек, аналогичные электромагниты меньшей мощности должны устанавливаться на шасси самолетов. Одновременное включение тех и других электромагнитов, автоматически срабатывающих при соприкосновении колес самолета с ВПП, позволяет сократить пробег самых крупных самолетов до 500—600 метров.



Письма в редакцию

СНОВА В СТРОЮ

Дорогая редакция!

Разрешите мне через газету «Авиатор Урала» поблагодарить комитет профсоюза Челябинского предприятия и лично Ивана Владимировича Сержантова.

В тяжелом состоянии я был доставлен в больницу. Диагноз неутешительный — радикулит. Я проработал 8 лет в аэропорту шофером и, конечно, о любимой профессии теперь нужно было забыть.

Работать я не мог. С тяжелыми мыслями пошел в комитет профсоюза и обо всем рассказал Ивану Владимировичу Сержантову. Иван Владимирович выслушал меня и сказал:

— Успокойся, пошлем лечиться, приедешь и будешь работать.

Через несколько дней он вручил мне бесплатную путевку на курорт на озеро Медвежье Курганской области.

Сейчас я вылечился, снова в строю, на своем рабочем месте.

Ю. КОКШАРОВ, шофер.

М. А. Банный

Скоростно, на 48 году жизни, скончался начальник Главной инспекции по безопасности полетов, член коллегии Министерства гражданской авиации, заслуженный пилот СССР Михаил Афанасьевич БАННЫЙ.

Всю сознательную жизнь он отдал беззаветному служению Родине, советскому народу, делу Коммунистической партии, в ряды которой вступил в 1948 году. Более четверти века своей трудовой деятельностью Михаил БАННЫЙ посвятил гражданской авиации. Он вырос от командира корабля до начальника управления летной службы и затем начальника Главной инспекции по безопасности полетов Министерства гражданской авиации СССР.

Советское правительство по достоинству оценило труд М. А. БАННОГО, наградив его двумя орденами Трудового Красного Знамени, орденом «Знак Почета» и медалями. За особые заслуги в освоении новой авиационной техники и многолетнюю работу в гражданской авиации в 1966 году Указом Президиума Верховного Совета СССР ему присвоено почетное звание «Заслуженный пилот СССР».

Работники гражданской авиации знают Михаила Афанасьевича как мужественного, партийно-принципиального, чуткого человека, талантливого летчика, опытного воспитателя, отдавшего много сил и энергии делу подготовки летных кадров и развития гражданской авиации.

Свежая память о Михаиле Афанасьевиче БАННОМ, верном сыне Коммунистической партии, надолго сохранится в наших сердцах.

Группа товарищей.

Приказом министра гражданской авиации введено в действие новое положение о нагрудном знаке «Отличник Аэрофлота».

Нагрудным знаком «Отличник Аэрофлота» награждаются работники Министерства гражданской авиации и подчиненных ему

предприятий и организаций, добросовестно относящихся к исполнению своего служеб-

ного долга, имеющие стаж работы в гражданской авиации не менее 10 лет при высокой

дисциплине и показавшие особые достижения в труде.

Кроме того, положением предусмотрено награждение нагрудным знаком «Отличник Аэрофлота» работников

гражданской авиации, независимо от стажа работы и сроков представления, за проявленные бдительность, мужество и самоотверженность.

«ОТЛИЧНИК АЭРОФЛОТА»



СМОТРИМ
В МИР

ВЫЕЗЖАЯ на отдых, любители природы берут с собой фотоаппараты.

Щедра на сюрпризы уральская природа: унылой и печальной кажется она, но вот выглянуло из-за туч солнце, и заиграли краски — ожила зе-

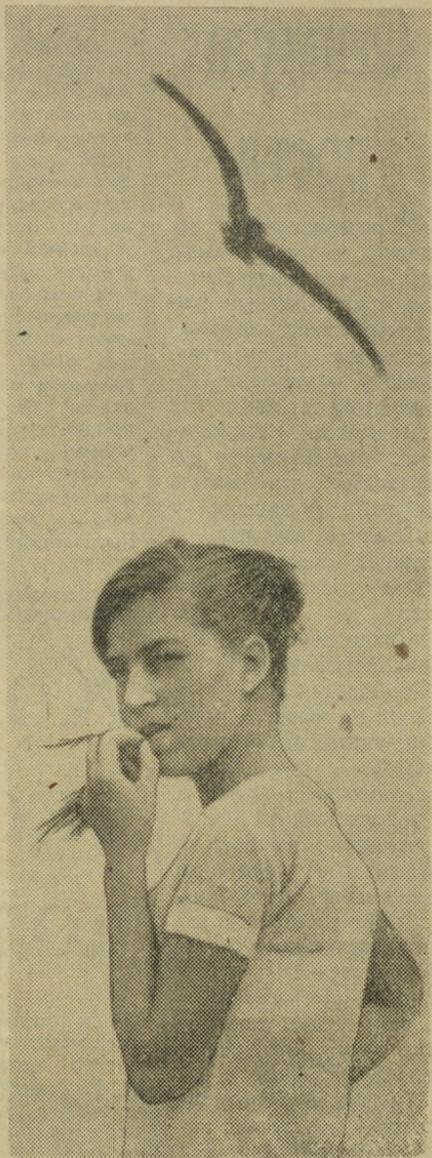


лень листьев, серебром засверкала река, бирюзовой дымкой подернулись дали.

Сегодня мы публикуем два фотозюда, сделанные авиаторами Кольцовского предприятия.

В. Рыжов. «Ты знаешь край...»

И. Обыскалов. «Летят белокрылые чайки».



31 ИЮЛЯ в Кольцово состоялось четвертое матчи по футболу на первенство города.

Соперниками авиаторов были футболисты завода «Пневмостроймашина».

Драматично сложилась игра самых младших футболистов. Они проиграли, пропустив в свои ворота два безответных мяча. Три гола, проведенные ими в ворота соперников, не были засчитаны судьей.

Дети старшего возраста одержали убедительную победу над заводчанами — 7:0!

Юноши показали красивую, напористую игру. Но мастерство вратаря гостей было безукоризненным. В итоге кольцовцы упустили победу, проиграли со счетом 1:4.

Наконец на поле вышли

игроки старшего поколения. Свисток судьи республиканской категории К. Цулава — мяч в игре. Прошло всего десять секунд встречи и...

Проход защитника кольцовцев Москаленко, пас Грому. Удар! Гол!

Такое начало обескуражило гостей и усилило наступательный порыв хо-

зев поля. К концу первого тайма счет становится 8:0! На 4 мяча, забитых во втором тайме, гости ответили лишь одним. Убедительная победа! Лучшим игроком матча назван центральный нападающий бортировщик Ю. Романов — он провел 6 мячей.

В. БАБАЛОВ, капитан команды.

Мяч над сеткой

5 дней шли волейбольные баталии на первенство Свердловского авиапредприятия в зачет летней спартакиады.

Чемпион определился в финале, где встречались команды службы связи и АТБ. Спортивное счастье улыбнулось связистам (капитан Снетков).

На голубых

дорожках

25 июля в погожий солнечный день состоялись соревнования по плаванию на первенство Свердловского объединенного предприятия.

В состязаниях на озере Исток участвовали 72 человека.

В заплывах на 100 и 200 метров единственным лидером стал Бруснинов (служба связи).

У женщин лучшее время дня показали также представители службы связи Людмила Крысова и Ольга Овчинникова.

М. ГУЧКОВ, инструктор по физкультуре и спорту.



В. СОКОЛОВ.

ИСПЫТАНО В СВЕРДЛОВСКОМ НЕБЕ

В МАЕ этого года исполнилось 28 лет со дня первого в нашей стране полета реактивной крылатой машины, которую пилотировал капитан Г. Я. Бахчиванджи.

Уральские авиаторы вправе гордиться — знаменательный в истории авиации полет был совершен в свердловском небе.

Сегодня мы публикуем отрывки из воспоминаний бывшего военного летчика В. Д. Соколова, где он рассказывает об этом событии.

В канун Дня Воздушного Флота СССР этот рассказ, мы надеемся, вызовет особый интерес среди молодых читателей «Авиатора Урала».

— Товарищ капитан, вам поручается очень важное дело.

Командир сделал паузу, видимо, желая увидеть, какое впечатление произведут его слова на летчика, потом продолжал, делая ударение на каждом слове:

— Вам доверяется испытание первого в мире реактивного самолета.

Хотя Бахчиванджи еще раньше знал о постройке первых опытных реактивных истребителей, сообщение командира произвело на него большое впечатление.

На людей, свыкшихся с поршневым авиацией, самолет производил несколько необычное впечатление: отсутствовал воздушный винт, простые, обтекаемые формы никак не гармонировали с совершенно новыми летными данными этой машины.

Но так только казалось. Когда Бахчиванджи сел в кабину нового истребителя и умелыми, отработанными до автоматизма действиями включил могучий двигатель, самолет сразу преобразился. Мощный гул раскатывался далеко за пре-

делами аэродрома и говорил о скрытой силе этой машины. Бахчиванджи пока отработывал запуск двигателя и совершал короткие пробежки по аэродрому. Вскоре был назначен и день первого полета — 15 мая 1942 года.

Авиаконструктор В. Ф. Болховитин — один из создателей самолета — еще раз осмотрел машину, крепко обнял и поцеловал отважного летчика, пожелал ему с честью выполнить ответственное задание.

— Взлет разрешаю! — последовал сигнал.

Редактор Р. ЛАПИКОВ.

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

НС 11426. Заказ № 4407.

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

