

С НОВЫМ ГОДОМ!

УРАЛЬСКИМ АВИАРАБОТНИКАМ

Дорогие товарищи! Уходящий год ленинского юбилея был годом наших трудовых побед. Досрочное выполнение заданий пятилетия, улучшение культуры обслуживания авиапассажиров, освоение новой техники — вот наши основные достижения.

Желаем вам в новом году достойно встретить XXIV съезд нашей партии, успешно выполнить плановые задания. Крепкого вам здоровья, большого счастья в личной жизни.

**СИДОРЕНКО,
БОЛЬШАКОВ,
НИЗИКОВ.**



Авиатор

УРАЛА

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

№ 47 (1791).

СРЕДА,

30

ДЕКАБРЯ

1970 г.

Год издания

XXVII

Цена 2 коп.

ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ
И ТЕРКОМА ПРОФСЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

СОБЫТИЯ

ФАКТЫ

ПЕРВЫЙ ЭТАП ПОЗАДИ

Вчера курганские авиаторы подвели итоги первого этапа соревнования за достойную встречу XXIV съезда КПСС и приняли социалистические обязательства на последний этап.

В этих обязательствах курганцы наметили налетать сверх плана 220 тысяч пассажирских тонно-километров и не менее 50 приведенных часов, сэкономить пять тонн горючего и выполнить на нем 15—20 рейсов на местных воздушных линиях.

В ЛЮБУЮ ПОГОДУ

Самолет ИЛ-18 раз за разом, точно выдерживая глиссаду, снижается до высоты шесть метров над взлетно-посадочной полосой и затем уходит на второй круг.

Сначала это было днем, потом повторилось ночью. Самолет без вмешательства пилотов, используя СП-50, оборудование и приборы радиолокации и навигации, установленные непосредственно на борту и на земле, без отклоне-

ний, повинувшись умным системам, сам заходил на посадку, точно на посадочную полосу. Этим успешно завершилась работа авиационных коллективов, возглавляемых инженерами Федоровым, Сальминим, Липаевым, Мусиним, Фурсовым, Лаптевым. На пороге девятой пятилетки авиарботники аэропорта сделали родному городу замечательный подарок.

В 1970 году регулярность

движения самолетов в аэропорту достигла 88,7 проц. Это немало. Значительный процент нерегулярности падает на метеорологические условия.

Что же даст нам эта система посадки?

Я держу в руках свидетельство о регистрации и годности аэродрома, оборудованного комплексом средств автоматического захода на посадку. Читаю: «...Настоящим удостоверяется, что вышеуказанный аэродром должным образом занесен в государственный реестр гражданских аэродромов в соответствии с требованиями Воздушного кодекса СССР и допущен к эксплуатации воздушных судов, оборудованных автоматической бортовой системой захода на посадку».

Минимум погоды аэродрома значительно снижен. Завоеван первый этап к полетам воздушных кораблей в любое время, независимо от погоды. Будет выше регулярность, а значит, и культура обслуживания пассажиров.

В. БЕЛЯЙ,
ст. инспектор
по безопасности движения
Челябинского
предприятия.

С днем рождения!

С первого января нового года начнется трудовая летопись нового летного подразделения — в Пермском аэропорту появится подразделение самолетов ИЛ-18.

Зимой 1966 года в Перми появился первый пилот, окончивший ШВЛП по курсу ИЛ-18. Это был А. Н. Оборин. Затем появились и другие летчики, штурманы, радисты, освоившие эту машину. Из них в конце 1968 года скомплектовали первый экипаж. Это была большая победа пермских авиаторов. Им помогли в этом летчики всех предприятий управления, и особенно много — авиаторы Кольцово.

Сейчас авиаторы управления поздравляют своих коллег из Перми и желают вам, дорогие товарищи, большой дружбы, успехов в труде и красивой трудовой биографии.

УЧЕБА ПРОФАКТИВА

ОБЪЕДИНЕННЫЙ комитет профсоюза Свердловского предприятия провел пятидневные курсы профактива. Были прослушаны лекции «О возрастающей роли профсоюзов на современном этапе коммунистического строительства», «Об основах законодательства СССР и союзных республик о труде», по организационно-массовой работе, по охране труда, государственному социальному страхованию и по другим во-

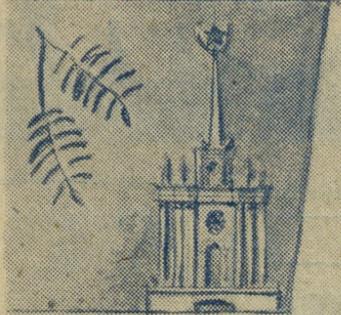
просам профсоюзной работы групп, цехкома, местного комитета и их комиссий. С лекциями перед профактивом выступили заместитель начальника аэропорта по политической части А. Д. Носов, командир летного подразделения Л. А. Панченко, начальник АТБ Я. М. Ярошевич.

Опыт профсоюзной работы поделились профорг Т. А. Гостюхина, председатель цехкома П. Н. Пыжьянов и другие. Слушатели профкурсов посетили Свердловскую картинную галерею.

П. ХВОРОСТОВ,
председатель местного
комитета Свердловского
предприятия.



СВЕРДЛОВСКИЙ



ДВА ДНЯ, 24—25 декабря, в Свердловске проходил семинар общественных корреспондентов журнала «Гражданская авиация», рабкоров газеты «Авиатор Урала» и редакторов стенных газет Уральского управления гражданской авиации. С докладом «Задачи печати в деле освещения подготовки авиаработников Урала к XXIV съезду КПСС» выступил начальник политотдела УрУ ГА В. И. БОЛЬШАКОВ. Главный экономист УрУ ГА Б. Г. СИВАШИНСКИЙ рассказал об итогах выполнения пятилетнего плана и задачах на 1971 год. Всемирному конгрессу социологов в Варне, социологическим проблемам в жизни молодежи посвятил свое выступление заведующий отделом комсомольской жизни газеты «На смену!» С. Тронцкий.

Первый день семинара рабкоров завершился интересным кинолекторием. Один из авторов

сценария телефильма «Воспоминания о летчике» И. П. КАТЕНЕВ поведal о сборе материалов о пионере реактивных полетов Г. Я. Бахчиванджи.

Инструктор по печати Политуправления ГА СССР Ю. П. БЕЛИКОВ говорил о задачах газет Аэрофлота накануне съезда, подробно проанализировал работу редакции «Авиатор Урала». Заведующий отделом журнала «Гражданская авиация» В. Н. ГОЛЬЦОВ сообщил о задачах журнала.

Перед рабкорами выступили также художники газеты «Уральский рабочий» Г. В. ЛЯХИН, фотокорреспондент агентства печати «Новости» В. Д. КАУШАНОВ и другие.

В дни семинара проведен конкурс-выставка стенной печати. Материалы сегодняшнего номера газеты подготовлены участниками совещания, внештатными корреспондентами.



традиций Аэрофлота, пропагандируют передовые приемы и методы труда, из номера в номер рассказывают о почине движущихся Кольцово, теперь уже призывают коллективы достойно встретить 50-летие Аэрофлота. Недаром они отмечены на смотре призами.

И. КАТЕНЕВ,
председатель
смотровой комиссии,
штурман ИЛ-18.
И. БУРКО,
сотрудник газеты.

КРЫЛО И МОТОР

(БАСНЯ)

Впряг человек в одну упряжку Крыло с мотором заодно. Все хорошо бы, но однажды Захорохорилось и заупрямилось крыло: Ты — лишний вес! Обуза! Балласт! И больше ничего... Не будь тебя, то сколько перевезти бы я могло. Ты лишнее сопротивленья! — Взревел с обидою мотор. — С тобой мне сущее мученье: Поддай тебе площадку и обеспечь простор... Но как-то случай роковой Конец положил спору... Мотор валяется, ржавея, за рекой. Крыло подальше ткнулось в гору. Владимир ВИЛИСОВ. Уктусский аэропорт.



А. Сладных в гражданской авиации с 1945 года. В службе связи Челябинского аэропорта, где Александра Алексеевна работает 22 год, ее знают как отличного общественного работника и производственника, чей стиль работы — своевременная и без искажений подача телеграмм.



БОЕВЫЕ ПОМОЩНИКИ

Стенная газета... Все, чем живет коллектив, его трудности и заботы, удачи и трудовые победы — все находит отражение на ее страницах. Недаром стенные газеты стали боевыми помощниками партийных, комсомольских организаций и администрации предприятий, бойцами идеологического фронта.

Большую помощь оказывают редакции стенгазет областным и районным газетам, являясь их активными и постоянными рабкорами. В 1970 году только редакция нашей газеты опубликовала более 500 писем рабкоров. Письма, заметки, зарисовки рабкоров нашего управления часто появляются также в журнале «Гражданская авиация».

Партийные организации предприятий справедливо считают стенгазеты своими боевыми помощниками, заботятся о росте профессионального мастерства членов редколлегии, качестве материалов и иллюстраций. С этой целью политотдел управления провел недавно семинар редакторов стенных газет, рабкоров нашей газеты и журнала «Гражданская авиация». На семинаре был проведен смотр-конкурс стенных газет предприятий и подразделений управления, где выявились некоторые общие для всех газет, ошибки в оформлении и подборе материалов.

Многие редколлегии помещают в стенгазетах случайные, второстепенные, не имеющие общественной важности материалы, а важным и нужным материалам отводят слишком мало места. Этот недостаток — плохо продуманная композиция номера — особенно бросается в глаза, когда

просматриваешь стенгазеты «Пеленг» и «Авангард» подразделений Челябинского предприятия, «В полет» — Магнитогорского предприятия и некоторые другие. Для них характерна также и другая ошибка — отсутствие четкой целенаправленности в работе редколлегии. Видно, что редколлегия не имеет перспективных планов работы, не учитывают важнейших вопросов, на разрешение которых направлены усилия коллектива. Особенно наглядно подтверждает это «Авиатор Удмуртии», стенгазета коллектива Ижевского предприятия. В Ижевске стоит сейчас новый аэровокзал. Разве вопросы затянувшегося строительства не волнуют коллектив? Однако редколлегия не откликнулась на это ни одной строчкой. А ведь это главная задача газеты — видеть перспективы коллектива и вести его к этим перспективам.

Не менее важно для стенгазеты и художественное оформление номера. Цель его — привлечь внимание читателя, оstanовить его, заставить прочитать материалы. Однако художники стенгазет часто забывают об этом важнейшем назначении оформления номера, выпускают газеты неяркие, бесцветные, с непривлекательным заголовком, аляповатыми картинками, перерисованными из толстых журналов. Конечно, в оформлении стенгазеты нет каких-то канонов, раз и навсегда выработанных правил. Решающее здесь —

вкус и мастерство художника. Однако не стоит, думается, делать название газеты больше или меньше одной трети полосы. Меньше — теряется на полосе, больше — давит, нависает над материалами.

Отрадно, что газеты все чаще иллюстрируются фотографиями. Любой, самый удачный рисунок уступает место строгой объективности фотографии. Но к каждой фотографии нужна и хорошая подпись, что не всегда встретишь в стенгазетах.

Очень редко встречаются в стенгазетах материалы о передовиках производства, ветеранах труда, хороших, уважаемых в коллективах людях. Хотелось бы, чтобы с нового года редколлегия поставила перед собой задачу познакомить коллективы с ветеранами Аэрофлота, писать на своих страницах историю своего подразделения. Это будет большим вкладом в достойную встречу пятидесятилетия Аэрофлота. Лучшие газеты подразделений — «Авиатор Зауралья» (Курганское предприятие), «Авангард» (летный коллектив аэропорта Кольцово) ведут целенаправленную пропаганду



Впервые в курганском аэропорту приземлился реактивный самолет ЯК-40.

Снимок В. ВОРОБЬЕВА, инженера службы связи.

НА ПОРОГЕ 1971 ГОДА

Кончился юбилейный 1970 год. Он был для нас хорошим рабочим годом. Он не прошел незамеченно для работников службы движения. Об этом говорят цифры. Работники службы движения в нынешнем году обслужили на 30 тысяч самолетов больше, чем в прошлом. При этом количество предпосылок к летным происшествиям по вине движущих сокращено в два раза.

Коллективы служб движения в аэропортах Кольцово, Челябинск, Пермь, Магнитогорск, Ижевск и Уктус носят звание коллективов коммунистического труда. Значительно поднялся уровень специальной подготовки диспетчеров, более качественными стали инструктаж и разборки работы

смен, проводимые руководителями полетов, улучшился контроль за деятельностью диспетчеров на рабочих местах.

Уходящий год был для нас примечателен и тем, что движущие освоили много нового. В Ивдельском аэропорту был организован диспетчерский пункт, который осуществляет управление воздушным движением на международном трассе.

Качество и еще раз качество требуется от работы диспетчеров. Больших успехов добились пермяки, кольцовцы и ижевцы. Работники службы движения Уктусского аэропорта не имеют ни единого нарушения. Настоящими дирижерами воздушного движения стали В. А. Бакланов, руководитель полетов Челябин-

ского аэропорта, А. Я. Берсенева, старший диспетчер посадок аэропорта Кольцово, П. С. Истомин, диспетчер из Ижевска, и многие другие.

Впереди 1971 год, он пройдет под знаком XXIV съезда КПСС. Это налагает на нас особые обязательства. Перед работниками службы движения стоит задача — обеспечить управление воздушным движением без единой предпосылки к летным происшествиям.

Следует учесть, что самолетомоторный парк нашего управления почти не будет пополняться. Выполнение плана будет идти за счет увеличения интенсивности движения самолетов. Значит, сейчас нужно готовиться к осу-

ществлению управления воздушным движением в условиях более интенсивных полетов.

У движущих есть все для того, чтобы обеспечить безопасность движения. В наступающем году будут расширены воздушные зоны аэропортов Кольцово и Челябинска, перенесены существующие и маркированы новые воздушные коридоры. Эти меры значительно облегчат условия работы и обеспечат безопасность полетов.

Хочется всем движущим пожелать дальнейших трудовых успехов и добиться полной ликвидации предпосылок к летным происшествиям.

Н. КУДРЯШОВ,
начальник отдела
движения управления.

ПИСЬМА — это те нити, которые связывают редакцию газеты с читателями. Каждый год по адресу «Свердловск, И-20, аэропорт Уктус, редакция газеты «Авиатор Урала» приходит около 500 писем. В этом году мы получили 540 писем читателей.

Письма приходят самые разные. Это и короткие весточки о выполнении производственного плана, и расширенные информации о передовом опыте пилотов, авиатехников, и солидные корреспонденции на злободневные темы жизни авиаторов Урала.

За год опубликованы десятки критических корреспонденций и статей на самые разнообразные темы — из производственной, культурной, спортивной жизни авиаторов. Действенность газеты — стержневой вопрос для журналиста, в действительности выступлений газе-

ты — ее сила, ее авторитет, а следовательно, поддержка со стороны читателя. В этом году на критические выступления газеты получено от руководителей предприятия 48 ответов. Большинство их подробно отвечают на замечания «Авиатора Урала», сообщают о мерах, принятых по затронутым газетой вопросам. Быстро, оперативно откликаются на выступления своей газеты челябинские, курганские, кировские руководители. Этого, к сожалению, не скажешь о руководителях Пермского авиапредприятия. Они могут не отвечать на них буквально годами.

Очень разнообразна почта редакции. Немало писем посвящалось социалистическому соревнованию в честь 100-летия со дня рождения В. И. Ленина. Юбилей, ленинская тема в этом году широко были представлены на страницах газеты. «Сверья жизнь по

Ильичу» — под такой рубрикой публиковались материалы наших авторов, на судьбе которых отразились, внесли в нее изменения идеи вождя мирового пролетариата. Письма читателей шли в газете и под рубрикой «Юбилейная ленинская вахта».

Ленинской теме, столе-

ВЕРНЫЕ ДРУЗЬЯ

тию со дня рождения В. И. Ленина посвящались выступления и корреспонденции газет. «Вехи великой биографии» — с этой рубрикой в «Авиаторе Урала» появилась большая серия тематических полос о жизни и деятельности Ильича в Ульяновске, Казани, Куйбышеве, Уфе, в Шушенском, в Петербурге. Специальные корреспонденты газеты побывали за границей — в Польше, Финляндии, Швеции, Дании, отразили этапы революционной деятельности вождя в этих странах.

«Дорогой ленинских идей» — еще одна рубрика газеты в минувшем юбилейном году. Редакция рассказала читателям, как воплощаются в

жизнь идеи вождя на примере строительства Воткинской ГЭС, стана «2500» в Магнитогорске, автомобильного завода в Ижевске. О крае «нефтяных» робинзонов в Тюмени читателям поведала газетная полоса «Сибирь, разбуженная словом Ильича».

Ленинская тема, социали-

стическое соревнование в честь юбилея нашли широкое отражение и на страницах стеновой печати.

Наступающий 1971 год — необычный год. В марте собирается очередная XXIV сессия КПСС. Досрочно выполнив пятилетку, уральские авиаторы продолжают трудовую вахту, свои успехи посвящают предстоящему съезду, а также приближающемуся юбилею — 50-летию Аэрофлота.

«Газета «Авиатор Урала» уже опубликовала две страницы под рубрикой «Правобланговые» — о ветеране Аэрофлота, пилоте самолета ЯК-12 Иване Булатове и заслуженном пилоте СССР Н. Мельникове. В планах редакции на 1971—1972

годы — большая серия очерков о лучших людях Уральского управления, представителях самых различных профессий. И как всегда, основная опора редакции, ее верные друзья и помощники — рабкоры, внештатный актив. Для того чтобы их было больше, в 1970 году создан молодежный клуб «Комсомольская орбита». Это клуб интересных встреч молодежи, клуб-эстафета трудовых традиций ветеранов комсомола. На семинаре рабкоров утвержден внештатный отдел партийной жизни для более углубленного, интересного освещения вопросов партийной жизни, учебы, внутрипартийной работы в предприятиях Уральского управления. В состав внештатного отдела вошли лучшие представители рабкоров-авиаторов. Составлен план работы этого отдела.

Новый год ставит новые задачи. Мы живем накануне важного события — XXIV съезда КПСС. Страна вступила в новую пятилетку. Дело рабкоров — глубже осветить жизнь авиаторов Урала, собирать крупицы передового опыта, способствовать улучшению социалистического соревнования в честь съезда, выполнению государственного плана 1971 года.

Новых успехов вам, рабкоры, в новом году!

Нам
пишут

Смотр в «Соколе»

Под таким девизом в клубе Челябинского аэропорта «Сокол» накануне Нового года проходил смотр художественной самодеятельности служб, отделов и подразделений предприятия.

За три часа, что длился концерт, на сцене показали свое мастерство около 30 самодеятельных артистов.

Жюри, оценивающее выступления по пятибалльной системе, присудило первое место артистам АТБ. Второе место — бортпроводникам, на третьем — отдел перевозок.

Лауреатами смотра стали Ю. Филинский из летного подразделения, исполнивший ритмический танец, братья Шандер из службы бортпроводников, спевшие песню из кинофильма «Алешкина любовь», работник метеослужбы Т. Павлуцкий, прочитавшая стихи «Что мне нужно для счастья», танцор из службы АТБ В. Шатохин.

Заключительный концерт лауреатов смотра состоится в середине января. Они выступят перед авиаторами Челябинска. А. МАЛОЙВАН, секретарь комсомольской организации.



Отличились ОХОТНИКИ

В минувшее воскресенье на стрелковом стенде УрВО проводились городские личностно-командные соревнования по стендовой стрельбе на приз «Лучший охотник года». Команда уктусских авиаремонтников заняла 4-е место.

В личном первенстве второе место занял инженер ОРС Г. К. Сапожников, третье — работник авиаремонтного предприятия Г. И. Кучугурный. Они награждены дипломами и ценными подарками.

В. АНТИПЬЕВ.



Как-то раз в аэропорт огромный...

Как-то раз в аэропорт огромный
С горделивой надписью «Москва»
Прилетел на свет аэродромный
Скромный, незаметный АН-2.
И на АН-10 робко глядя,
Ощущая мизерность свою,
Он сказал тихонько:
«Здрасьте, дядя! Можно, я здесь рядом постою?»
Сверху, не без некоторой спеси,
Выпятив сверкающую



грудь,
Отозвался басом АН-10:
«Что ж, побудь! Ты откуда, милый, появился? По каким трассиночкам плутал? Отчего так сильно притомился? Много ль сантиметров налетал?»

«БУРЯ МГЛОЮ»

Фельетон
читателя



теплой будки. Предстоит «веселый» путь, в метель, в холод, по бездорожью, в кузове машины, защищенном лишь рваным брезентом. Под него назойливым роєм летит мелкая снежная пыль. Путь лежит до дальнего привода. Точно так же, с дрожью в теле и с зубным стуком добираются радиотехники до места работы. Сколько обещаний нам давали руководители, но до сих пор ничего не сделано. Да, практически ничего не сделано, для того чтобы

создать людям нормальные условия для работы. Почему администрация службы оказывается беспомощной? Почему руководители аэропорта, зная о том, что служба лихорадит из-за транспорта, не могут положительно решить вопрос?

— ...Почему же столько времени не давали нашим предкам машины? — заметит один ученый в 10970 году.

— Да у них не было еще планетарного горячего, — ответит другой.

— А может быть, у кого-то не было чуткости и заботы? — робко заметит третий.

— Верно, так! — добавлю я. — О них не забудут и через тысячи лет.

М. КРАПИВИН.

Работенка у тебя простая, милый друг.
Мне потяжелее, я летаю На Восток и на Полярный круг».
АН-2 ответил: «Ясно вижу, что у вас привольное житье, но и я судьбою не обижен, потому что каждому — свое. Нет прекрасней ваших дальних кроссов, для меня такое лишь мечта! Но ведь вам никак не сесть в торосах, не взлететь, простите, с пятачка. Не пройти на бредущем полете Над полями, химией дымя. Не узнать вблизи, в конечном счете, что такое хлебные поля. Нет, я не достигну без посадки Тихоокеанских берегов, Но спасу зеленые посадки Я от саранчи и сорняков. Потолок мой вашего понижее, Поскромней мое житье-бытье! Только я судьбою не обижен, Потому что каждому — свое».

Т. НЕЗНАМОВ.



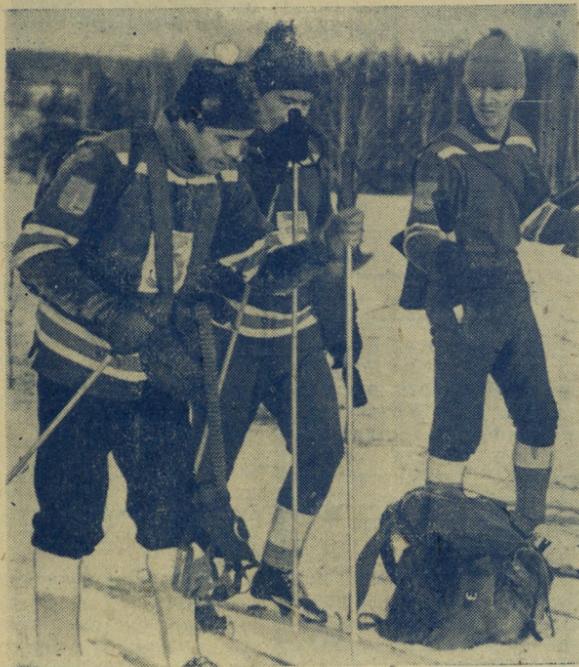
Александр Форафонов пришел в Курганское авиапредприятие три года назад, после окончания училища. Обслуживал материальную часть на авиационных работах в Зауралье, Кировской области и на Крайнем Севере.

Самолеты, которые он обслуживал, поднимались в небо без поддержки летом и зимой, в слякоть, жару и мороз.

Ленинский юбилейный год для Александра знаменателен: он стал работать в должности инженера ОТК, поступил в Киевский институт инженеров гражданской авиации, комсомольцы АТБ избрали его своим вожаком, а 30 октября ему дали рекомендацию для вступления в партию.

П. ЦИБЕНКО.
Фото В. Воробьева: техника А. Форафонов и А. Брянский за работой.





Метет поземка, стынет лес. Злой сиверко с яростью набрасывается на сосны, стоящие на опушке. Недремлющие стражи встречают коварный ветер, закрывая ему доступ в глубь леса. Но и усмиренный, разметав мохнатую хвою, он веет холодным дыханием. Зато на открытой равнине ничто не мешает ему вдоволь разгуляться.

Да, участникам соревнований военно-спортивной эстафеты с погодой явно не повезло. Беспокоятся и они, и судьи: как бы неблагоприятные метеословия не повлияли на результаты. До старта остается час, и спортсмены не теряют времени зря, готовят снаряжение, лыжи, надевают костюмы. У каждой команды своя форма, эмблема.

Вышли размяться ребята

ращаться с противогазом.

Что и говорить, эстафета, которая проходила на приз нашей газеты, требовала хорошей физической подготовки участников. Она явилась смотрам той большой работы, которую проводят комсомольские организации по военно-патриотическому воспитанию молодежи. Организаторами ее были политотдел, терком профсоюза авиаработников и редакция газеты «Авиатор Урала».

Военно-спортивная эстафета проходила 26 и 27 декабря в Свердловске. Первый день соревнований выявил лучших стрелков. Команда Магнитогорского предприятия стала лидером. Но впереди был самый трудный этап. Судьбу первого места решал следующий день. Здесь побеждали настойчивость и

леку от лыжи, чтобы ребята могли быстро экипироваться.

Судьи поглядывают на часы — пора бы показать первую команду. Кто-то из болельщиков не выдерживает и устремляется на контрольный пункт. Но вот, то скрываясь за деревьями, то снова показываясь, приближаются лыжники. Это команда Свердловского предприятия, она стартовала под № 4. С небольшим разрывом во времени идут челябинцы. Правда, им пришлось сделать пять штрафных кругов, не сразу они сумели сориентироваться по карте. Такая же участь постигла и другие команды. Меньше всего штрафного времени на этом участке трассы у ребят из Уктуса и Перми.

Последняя пятикилометровая дистанция. Настал черед девушек. Команды прибывают, расшифровывают кодограмму. Задание получают в том случае, ес-



лучим холодным ветром. Не обошлось без драматических моментов. Сошли с трассы магнитогорцы, не смогли в полном составе продолжить эстафе-

спортсменов Свердловского предприятия. У одного из участников сломалась лыжа. Чтобы не подводить команду, он продолжает гонку, но команда не оставила его, и к финишу спортсмены пришли все вместе.

говорит он, — что наш приз достался самым мужественным, сильным и настойчивым. Несмотря на неблагоприятные условия погоды, вы проявили волю и упорство, заслуженно стали победителями эстафеты.



НА ПРИЗ НАШЕЙ ГАЗЕТЫ



ли все участники команды полностью заканчивают гонку. С нетерпением поглядывают на трассу киров-

ту команды Курганского и Ижевского подразделений. Постигла неудача лидера второго дня эстафеты



та из Челябинского предприятия, они в светло-голубых костюмах с красной полосой. В защитных туристических куртках — курганцы. Приближаться к ним сейчас небезопасно — тренируются в метании гранаты. Это один из видов спорта, который вошел в эстафету. Программа ее сложна и насыщена. Участники должны метко стрелять, уметь ориентироваться на местности, знать «морзянку», отлично бегать на лыжах, быть знакомы с правилами оказания первой медицинской помощи пострадавшему, уметь об-

упорство, умение и дружба.

Арена борьбы из областного тира ДОСААФ переносится в район пионерского лагеря «Красная горка».

12 час. 30 мин. Стартуют лыжники команды 2-го Свердловского предприятия. Готовятся ижевцы и пермяки. На старте остаются девушки, они подключаются на заключительном этапе. А пока они взвешивают рюкзаки. Каждый должен весить не меньше восьми килограммов, раскладывают и сумки с противогАЗами непода-

чане; где-то затерялись два их гонщика. Дружно, подбадривая друг друга, завершают этапы команды Свердловского, Челябинского и Пермского предприятий. Если на лыжне заметишь одного из их участников, то можно быть уверенным, что за ним следует вся команда.

Самая острая борьба разгорелась между свердловчанами и челябинцами. До финиша около 100 метров. На контрольный пункт обе команды прибывают одновременно, отсюда придется транспортировать «раненого». Идти приходится по открытому полю, под ко-

Подводя итоги соревнования, председатель оргкомитета, заместитель начальника политотдела М. И. Новиков сказал:

— Военно-спортивная эстафета, которая проводилась в нашем управлении впервые, прошла успешно. Она была сложной. В ней проявились высокие волевые качества спортсменов. В упорной борьбе победила дружная команда Челябинского предприятия.

— Мне очень приятно,—

Члены команды Челябинского предприятия — В. Ефимов, А. Шуенков, Б. Сюзев, Р. Ланге, В. Сирейщикова — награждаются грамотой, почетными дипломами, памятным значками и подарками. На втором месте — представители Свердловского предприятия, третьего добилась команда пермяков. Эти команды награждены почетными грамотами, а их участники — дипломами, почетными значками и жетонами.

Н. МАСЛОВА,
наш спецкор.



г. Свердловск, И-20,
Аэропорт Уктус.

22-05-21, доб. 1-96, 1-61

Редактор В. С. ГУРИН.

НС 29289. Заказ № 6590.

Тип. изд-ва «Уральский рабочий»,
Свердловск, проспект Ленина, № 49.

