

ВИДЕТЬ

ПЕРСПЕКТИВУ

Недавно члены партийного бюро летного коллектива Уктусского предприятия провели проверку работы экипажей в свете требований Директивы МГА «О мерах по предупреждению злоупотреблений при выполнении авиационных работ в народном хозяйстве».

О результатах проверки коммунисты доложили на бюро. В принятом постановлении намечены конкретные меры по предупреждению нарушений.

№ 26 (1815).

СРЕДА,

28

ИЮЛЯ

1971 г.

Год издания
XXVIII

Цена 2 коп.



Авиатор

УРАЛА

ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

Растут ряды партийной организации Уктусского предприятия. В летном коллективе, который возглавляет В. А. Савичев, в последние месяцы шесть лучших комсомольцев получили рекомендации комсомольской организации и стали кандидатами в члены КПСС. Среди них молодые командиры

В ПАРТИЮ

ВСТУПАЮТ

ЛУЧШИЕ

АН-2 ударники коммунистического труда В. И. Обоскалов, В. В. Мартюшев, в семье которых профессия авиаторов стала наследственной, О. В. Анимов и другие.

Все они активисты комсомольской организации. И сейчас, став кандидатами в члены КПСС, не порывают с комсомолом, ведут большую общественную и спортивную работу. А кто не слушал убедительных и продуманных политинформаций Олега Акимова!

Комсомольская организация подразделения вырастила достойную смену закаленной гвардии коммунистов.

В. ДЕРЕВЯНЧЕНКО,
заместитель
командира подразделения по политчасти.

Николай Нелидов начал путь в авиацию, как и многие его сверстники, вторым пилотом самолета АН-2. Позже летал командиром по многим трассам страны, был командиром звена в Березовском аэропорту.

С 1968 года Николай Нелидов трудится в Свердловске, сначала в Уктусе, а затем в Кольцово, вторым пилотом лайнера АН-24. Скоро Николай Павлович Нелидов станет командиром корабля.

АВАНГАРДНАЯ РОЛЬ КОММУНИСТОВ

Более трех месяцев прошло с тех пор, как закончил свою работу форум советских коммунистов.

Исторические решения съезда сразу оказались предметом тщательного изучения всех трудящихся нашей страны и в первую очередь — членов ленинской партии. Пристальное внимание к документам XXIV съезда КПСС не случайно. «Мы ставим и решаем сегодня такие задачи, — говорил товарищ Л. И. Брежнев, — о которых на предыдущих этапах могли только мечтать».

Вполне естественно, что новые большие задачи требуют и нового, творческого подхода для их разрешения.

«Решения съезда — в жизнь!» — под этим лозунгом строится сейчас программа действий партийных организаций Уральского управления гражданской авиации.

Не следует упускать из виду тот факт, что одной из особенностей текущей пятилетки является интенсификация общественного производства, всемерное повышение производительности труда.

Научно-технический прогресс будет лишь в том случае эффективней, если авиарботники наших предприятий будут четко представлять себе хозяйственную политику партии. Отсюда вытекает повышенное внимание к

экономической учебе, умению вести хозяйство рачительно, по-деловому. «Накопленный опыт, — говорил товарищ Л. И. Брежнев на XXIV съезде партии, — сделал более очевидным, на каких главных направлениях необходимо сосредоточить усилие. Это — создание экономических условий, которые бы, во-первых,

В. БОЛЬШАКОВ,
начальник
политотдела УрУ ГА

процента. Общая выручка от транспортных работ и применения авиации в народном хозяйстве должна составить 170 миллионов рублей.

Разборы, которые проводятся в этом подразделении, могут послужить образцом для многих летних коллективов управления.

Не случайно за ударный труд в прошлой пятилетке в данном летном подразделении высших правительственных наград удостоены М. Г.

ганские авиаторы, например, один из первых в управлении взяли повышенные социалистические обязательства по выполнению государственного плана 1971 года.

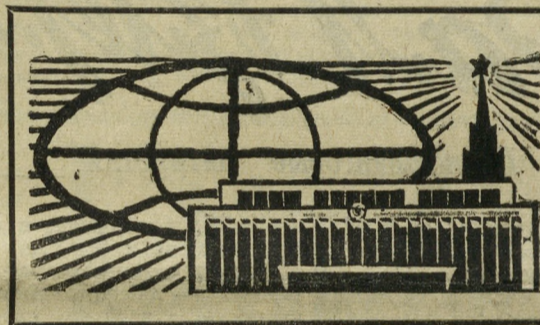
Они обязались, в частности, налетать сверх плана 3,6 млн. пассажирских тонно-километров и получить сверх плана 100 тысяч рублей выручки. Это хороший стартовый зачин девятой пятилетки. Сейчас все дело в том, как эти обязательства будут выполняться.

Курганцы вместе с уктусцами и магнитогорцами полностью выполнили плановые задания полугодия по всем показателям. Этого, к сожалению, нельзя сказать о других наших предприятиях. Поэтому коммунисты авиапредприятий Перми, Кирова, Ижевска и Свердловска должны сделать соответствующие выводы.

РЕШЕНИЕ ЗАДАЧ, НАМЕЧЕННЫХ НА ДЕВЯТУЮ ПЯТИЛЕТКУ, ТРЕБУЕТ ПОДНЯТЬ РАБОТУ ПАРТИЙНЫХ, ОБЩЕСТВЕННЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ, КАЖДОГО АВИАРАБОТНИКА НА БОЛЕЕ ВЫСОКИЙ, КАЧЕСТВЕННО НОВЫЙ УРОВЕНЬ. НОРМОЙ, СТИЛЕМ ЖИЗНИ ДОЛЖНЫ СТАТЬ НЕУСТААННЫЙ ТВОРЧЕСКИЙ ПОИСК, УПОРНАЯ И НАСТОЙЧИВАЯ БОРЬБА ЗА ПРИВЕДЕНИЕ В ДЕЙСТВИЕ ВСЕХ РЕЗЕРВОВ И ВОЗМОЖНОСТЕЙ.

Каждый член партии, как указал XXIV съезд КПСС, призван и в труде, и в общественной жизни, и в быту — всегда и всюду оставаться коммунистом, с достоинством носить это высокое звание.

**РЕШЕНИЯ XXIV
СЪЕЗДА КПСС —
В ЖИЗНЬ!**



побуждали предприятия брать на себя оптимальные обязательства, то есть принимать напряженные планы, более рационально использовать капиталовложения и трудовые ресурсы, во-вторых, в максимальной мере стимулировали ускорение научно-технического прогресса, рост производительности труда, и, в-третьих, способствовали последовательной борьбе за повышение качества...»

По проекту плана девятой пятилетки увеличение отправок пассажиров, почты и грузов в нашем управлении возрастет в 1975 году по сравнению с 1970 годом соответственно на 71,3, 47,8 и 50,1

Гарантией успешного решения этих больших задач может стать высокая требовательность, дисциплина, обеспечение безопасности полетов и, наконец, личный пример коммунистов.

В этой связи можно напомнить о положительном опыте политико-воспитательной работы в Свердловском летном подразделении коммунистического труда, где командиром Л. А. Панченко. Творческий подход к воспитательной работе с личным составом сочетается здесь с глубоким знанием личных качеств членов экипажа.

Сайткулов, И. С. Медведев, А. И. Балтин и другие. Этот факт на практике доказывает авангардную роль коммунистов в решении производственных задач предприятия.

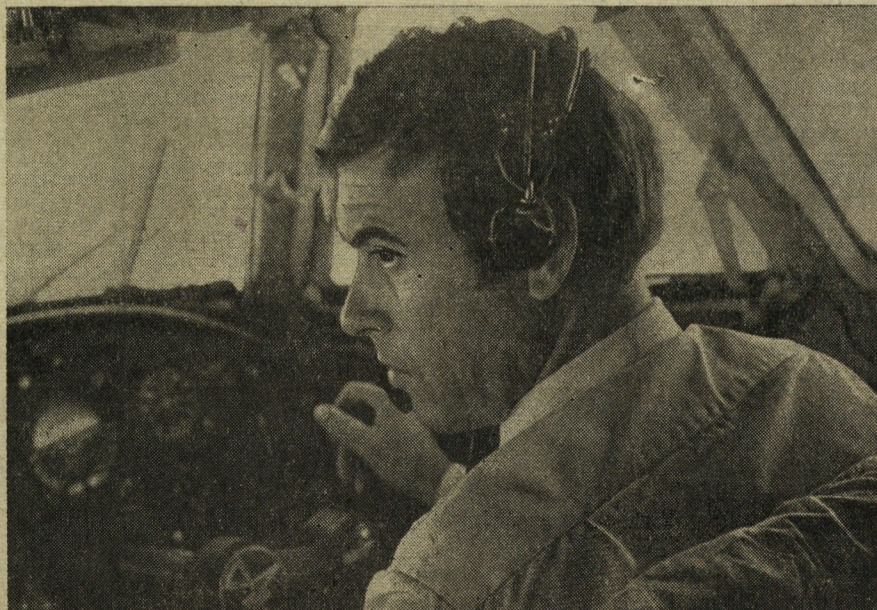
Сила партии — в высокой идейности, активности, самоотверженности всех ее членов. Поэтому ответственность за личные успехи, положение дел в коллективе — одно из решающих качеств, присущих коммунисту.

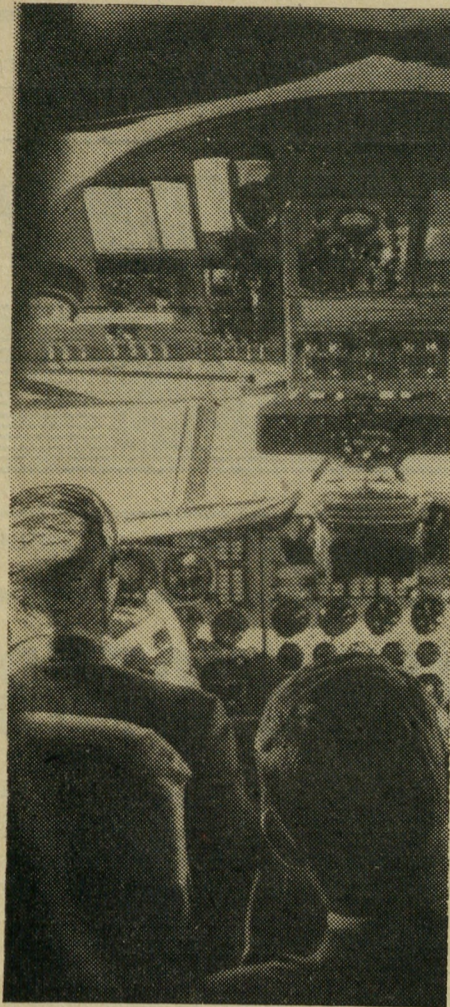
Именно так относится к своей работе партбюро Курганского предприятия во главе со своим секретарем Ю. П. Ереминым.

Ю. П. Еремин справедливо считает, что ответственность, как и другие партийные качества, не приходит к коммунистам сама по себе. Она активно воспитывается, развивается у них всей системой партийно-политической и организационно-партийной работы.

Весьма важными условиями ее неуклонного повышения являются хорошо поставленные контроль и проверка исполнения, партийно-политическая информация сверху вниз и снизу вверх. Они помогают людям хорошо ориентироваться в обстановке, знать, что и как им делать, быть взыскательным к себе и окружающим.

Взыскательность — одно из главных требований сегодняшнего дня. Кур-





ШЕЛ парнишке в ту пору восемнадцатый год... Тогда Василий Мартюшев учился в архитектурном техникуме на четвертом курсе. И в то же время мечтал о небе. Прилежно ходил на занятия в Свердловский аэроклуб. В январе объявили набор в летную авиашколу в Перми. И что было молодому парню до техникума, если он хотел летать? Бросил не задумываясь.

Сейчас иные говорят — к войне, мол, тогда не готовились. А Мартюшев считает: готовились. По 12—14 часов в сутки шли занятия в школе. Было две группы. С утра до обеда теория, потом — полеты. Следующую неделю — наоборот.

Война застала Мартюшева в авиашколе. Фронт требовал летчиков. И после окончания учебы Василий попал в инструкторы школы первоначального обучения, месяца три учил юных орлят летать.

Собственно, летная биография началась в тяжелом 1942 году, там, на передовой. Вскоре стали формировать подки самолетов ПО-2, и в декабре призывник Ленинского райвоенкомата гор. Свердловска очутился на Волховском фронте.

В лихую годину парень с Урала защищал Ленинград. Летал рядовым летчиком, командиром звена 696-го авиаполка. Молодой, воевал отчаянно, не берегся, лез — порой, может, и зря — в самое пекло. Особо памятные два эпизода.

В 1942-м, 7 октября, там, где немцам удалось пробиться к Ладожскому озеру, пошел Василий с теской — штурманом Василием Мальковым — в разведку.

Летчики предупреждали: через линию фронта, пробирайтесь на высоте 1500—2000 метров, потом у фашистов в тылу — на бреющем, 200—300 метров.

Слетали успешно, не было ни единого выстрела. Понадеялся Мартюшев, возвращался обратно на низкой высоте. Удар, баки вспыхнули, самолет загорелся... Василий остался жив, но получил ожоги лица первой степени. Вернулся в часть — стал воевать еще отчаянней и злей, да и думал тогда: обгорелому жизнь недорога.

Летел он однажды невысоко над фашистскими позициями. Заметил — площадка, прошел недалеко еще раз, все спокойно, самолеты не взлетают. Спланировал, посмотрел поближе — разглядел и бензосклад, и притаившиеся в укрытии самолеты.

Это был аэродром «подскока», фашисты пригоняли ночью машины, маскировали их, днем таились, а ночью отправлялись бомбить Ленинград. В своей части Мартюшев доложил командованию, его отвезли в полк бомбардировщиков. Там он подробно рассказал обо всем, набросал схему. Штурмовики Ильюшина вылетели еще

до восхода солнца. Застали на месте около двух десятков самолетов, разбомбили склад бомб.

Полку штурмовиков за отважные дела — это и другие — присвоили вскоре звание гвардейского, а Мартюшева за раскрытие аэродрома представили к ордену Красного Знамени.

СТАНЦИЯ Мга была сильным железнодорожным узлом. С штурманом Андреем Тхоренко отправился Василий Мартюшев в разведку. На станции застали эшелон, начали считать вагоны, оказалось более ста. А кругом 17 прожекторов, батарей — несчетное количество.

Поймали-таки прожекторы советский самолет, сразу из света им вырваться не удалось. Все же выскочили из-под «опеки», отошли в сторону, набрали высоту. Но вернулись — решили досчитать вагоны.

Арифметика в этот раз крепко их подвела. Пилот почувствовал сильный удар по машине, снаряд ударил в плоскость, осколок попал в голову, брызнула кровь. А тут еще штурман кричит: «Я ранен, ранен!»

«Доберемся ли до дому?» Но голова еще работает, набрал высоту. Дал с самолета ракету: сажусь, мол, по непредвиденным обстоятельствам. Из последних сил, преодолевая себя, усилием воли посадил самолет, отрулил с полосы — и потерял сознание. Подбежавшие товарищи по полку нашли недвижимого Мартюшева и раненого штурмана. Пока несли до госпиталя, Василий не мог прийти в себя.

Этот 231-й боевой вылет Мартюшева был последним. Ранение оказалось



тяжелым, полгода пролежал он в госпитале, рана на голове не заживала, ему делали пересадку кожи.

С летной службы Василия списали подлечную. Солдат грозного неба, кавалер орденов Красного Знамени и Отечественной войны I степени вернулся на Урал. Из-за расстроенного войной здоровья он покинул небо как летчик, но не расстался с ним, стал авиатором на всю жизнь.

Был дежурным аэропорта Янаул на международной трассе Москва — Уэлькаль, по которой перегоняли военные самолеты союзников на фронт.

ПОСЛЕ победы политотдел послал его на курсы. Мартюшев стал пропагандистом в аэропорту Кольцово с мая 1946 года. Был освобожденным секретарем парторганизации, много раз избирался членом партбюро, а затем и парткома.

Солдат грозного неба, воевавший за то, чтобы оно стало чистым, стал солдатом, дозорным мирного неба. Аэропорт Кольцово рос на его глазах. Он вспоминает его таким, когда сюда прилетали еще ЛИ-2, СИ-47, Р-5. Жизнь «ворот города», его пульс он начал познавать в деталях на посту дежурного аэропорта. Василий Михайлович Мартюшев, думаясь, нашел себя, свое настоящее призвание в службе движения.

Когда он пришел сюда, она только зарождалась, делала первые шаги. Было два диспетчерских пункта — АДП и командная вышка, огни которой светятся каждую ночь. Потом созидали старт, районный диспетчерский пункт, пункт руления и т. д. Весь этот комплекс — коллективное детище. В создании и организации этих отделов дозорных неба принимали участие десятки людей и, безусловно, Василий Михайлович Мартюшев.

Работать было трудно, работать было некому. Помнится Василию Михайловичу один из тяжелейших — 1952 год. Накануне Нового года работали вдвоем. А потом товарищ заболел. И пришлось тогда Мартюшеву отработать три смены подряд.

Мало людей — большие трудности. Шел на работу и думал: как там? Не случилось ли чего? И что день грядущий нам готовит?

Сейчас все это позади. Выросла большая служба, с налаженным чет-

ИЗ ОДНОГО МЕТАЛЛА ЛЬЮТ

МЕДАЛЬ ЗА БОЙ, МЕДАЛЬ ЗА ТРУД...

А. Твардовский

ким графиком работы, появился неплохой коллектив, есть в нем замечательные люди, мастера своего дела, такие как проработавшие 25 лет А. Я. Берсенева, более 20 лет — В. М. Ваганов. Крепнет молодая смена. Есть большая группа специалистов, которую здесь называют по-военному — армией диспетчеров, выращенная В. М. Мартюшевым.

В Свердловске работал, а затем ушел учиться в ВАУ Липаев, сначала заместитель по движению, а сейчас начальник аэропорта в Челябинске. В 1967 году пришел в службу, был руководителем полетов, а затем отбыл в высшее училище и А. П. Огданский.

«Василий Михайлович и начальника-то себе вырастил», — говорят в службе. Около года А. П. Огданский работает заместителем начальника аэропорта Кольцово по движению.

С момента создания, с 1959 года, В. М. Мартюшев трудится начальником главного районного диспетчерского пункта. Сказать: трудится — это просто проконстатировать факт. Точ-

Как видите, это не копеечное, а по-настоящему государственное мышление.

Аналогичный пример — с Челябинском. Между двумя городами курсируют десятки самолетов. Очень сложно работать, когда диспетчер не видит самолеты, в «зоне невидимости» связь с бортом, экипажем идет только по радио. Где можно, и здесь развели входящие и выходящие самолеты, это улучшило и безопасность полетов, и опять же дало серьезную экономию.

Много лет назад был такой случай. Лайнер ТУ-104 вошел в районе Ревды в облако, ему слегка обожгло хвост. Диспетчер не успел предупредить командира о прошедшей грозе, командиру облачко не показалось опасным. Все закончилось благополучно. Тем не менее этот случай натолкнул Мартюшева и группу товарищей на разработку инструкции для диспетчеров во время грозовой обстановки. А потом коллективно ее обсудили и намного расширили. Инструкцию о взаимодействии служб движения и АМСГ, об обмене погодной информацией. Эту памятку-положение увидел однажды работник министерства. Вскоре из Москвы пришла новая инструкция. Приятно было прочитать, что большая ее часть состоит из предложений коллектива движущих свердловчан.

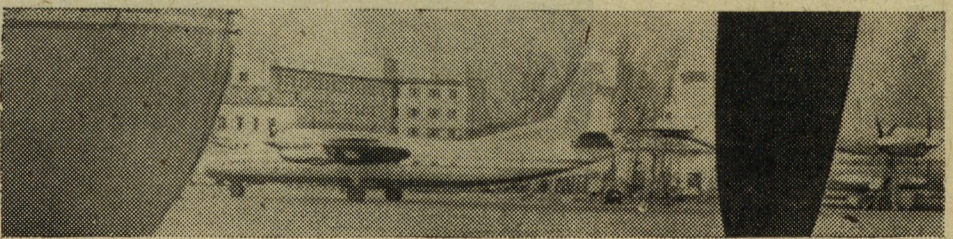
БЕСПОКОЙНЫЙ, пылкий человек Василий Михайлович Мартюшев. НОТ, использование опыта других аэропортов (а Мартюшев часто летает к коллегам) — все это живо его волнует.

— Увидишь новое — думаешь, как это у нас применить? Жизнь идет, методы приходится постоянно менять. И учиться у жизни, — утверждает ветеран. — Сложные бывают проблемы. Вот факт с подходами к Челябинску. Нашли выход хороший, но пока сложный. Верю, безвыходных положений не может быть. Сколько схем нарисовал, не могу придумать! Вместе со всеми думали. Чувствую — выход есть простой. Бьюсь, видимо, и образования не хватает. В ВАУ поступил — врачи запретили учиться...

И таков В. М. Мартюшев — настойчив, требователен — во всем. В службе заведен давний порядок — не проходить мимо любого нарушения, пусть малейшего. Некоторые считают, что это нервирует людей. А Мартюшев, как и большинство руководителей службы, — за то, что надо их расследовать, разбирать со всеми работниками службы. Скрывать мелкие недостатки, значит допускать крупные, а значит жди нарушения безопасности полетов.

Четверть века трудится В. М. Мартюшев в аэропорту, поздравляли его с этим накануне Дня Победы. Это символично. И праздник Победы, и мирный праздник — День Воздушного Флота — его праздники, солдата военного неба, дозорного мирного неба. База службы, налаженная работа, заложенные не за один-два года, а много лет назад, особо чувствовались в минувшую пятилетку. Служба работала четко, устойчиво, без серьезных нарушений. Заслуга в этом — большого коллектива и одного из его создателей — В. М. Мартюшева, большого руководителя, чуткого воспитателя, настоящего человека и коммуниста. Василий Михайлович сродни чухраевскому коммунисту. Смело глядел он смерти в глаза в дни войны в горящем самолете. Готов на самый трудный подвиг в мирное время. Свидетельство тому — третий орден заслуженного авиатора — орден Трудового Красного Знамени.

Ю. ГЕНДЕРТ.



Закончилось первое полугодие первого года пятилетки. Недавно каждый из нас с большим интересом ознакомился с итогами полугодовой работы советского народа. А итоги эти таковы, что не могут не радовать каждого труженика.

Сейчас каждое наше предприятие намечает конкретные рубежи, составляются и уточняются перспективные комплексные планы социального развития.

Вчитываясь в строчки комплексных планов, зримо видишь широту намеченного. В Ижевске и Кургане появятся новые аэровокзалы, небо Урала начнут бороздить новые типы воздушных кораблей.

ПЕРСПЕКТИВНЫЕ ПЛАНЫ

Еще более ощутимыми будут социальные перемены. Улучшится быт и отдых авиаторов, намного увеличится специальный и общеобразовательный уровень. Запланировано строительство баз отдыха, детских садов, магазинов...

И сейчас, когда составление перспективных планов находится в стадии завершения, партийные организации предприятий должны взять их под свой постоянный контроль, учесть все, что необходимо сделать для улучшения быта авиаторов, лучшей организации отдыха, повышения профессионального мастерства.

Новая пятилетка, получившая название пятилетки изобилия, будет выполнена успешно. Но для того, чтобы мы каждый раз радовались итоговому сводкам статуправления, чтобы наши планы стали реальностью, необходимо самоотверженно трудиться, с любовью относиться к порученному делу.

Успешное выполнение наших планов зависит от нас, нашего повседневного труда.

Б. МАТВЕЕВ.



Один на один с небом

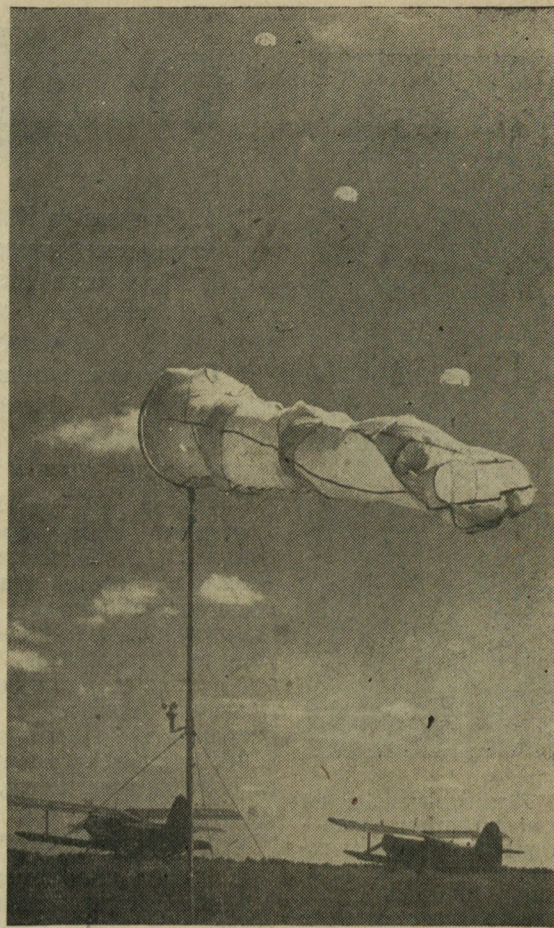
Наверное, любовь к небу скрыта в каждом человеке. Нет мальчишки, не мечтающего о парении в голубом океане, о самолетах, о неземной скорости... У кого-то с годами мечты проходят, а кого-то они приводят в аэроклуб, где открывается широкий путь в авиацию.

Быть может, только романтика приводит молодежь в аэроклуб. Но именно здесь начинается настоящая любовь к

небу. Многие из бывших аэроклубовцев стали профессиональными авиаторами: пилотами, техниками; но никто из них не утратил той восторженной любви к небу, которая началась с первого парашютного прыжка, первого планера или просто тренировочного полета.

А. ЕРЕМИН.

Фото В. Мезенцева, второго пилота АН-2 Уктусского предприятия.



В КУРСЕ ВСЕХ ДЕЛ

Лето — горячая пора для авиаторов. И нередко еще бывает, что в это время все внимание нацелено на главное, а остальное откладывается до лучших времен.

Совсем не так построена работа в Уктусском предприятии. Общественная жизнь не выбивается здесь из строгих рамок производственных будней. Регулярно проходят партийные и профсоюзные собрания, появляются «боевые листки», выпускаются стенгазеты.

Вот и сейчас у свежего номера стенгазеты «На взлет» собрались авиаторы. Здесь подведены итоги полугодовой работы, отмечены недостатки и успехи, названы передовики производства. Редколлегия уделила много места профсоюзной жизни коллектива, рассказала о том, как изучают пилоты материалы XXIV съезда КПСС, какие конкретные планы наметили передовики производства.

Быть в курсе всех собы-

тий, быть штабом общественной жизни — главная задача редколлегии, и в этом, думается, успех стенгазеты. в коллективе.

И. БУРКО.

ЛЕТНЫЙ коллектив, который возглавляет В. А. Савичев, по итогам социалистического соревнования за второй квартал завоевал первое место в Уктусском предприятии.

ЧЕСТЬ ПО ТРУДУ

Плановое задание по налету часов выполнено на 120,2 процента, налет приведенных часов авиацией специприменения —

на 130,3, участковый тонно-километраж — на 112,7. Еще в последней десятидневке июня достиг коллектив полугодового рубежа.

Это заслуга передовых звеньев — Кузнецова, Зубакина и лучших экипажей, на которые равняются остальные. Примером для других служат в подразделении экипажи Барышева, Анкудинова...

При подведении итогов на заседании месткома передовому коллективу вручены переходящее Красное знамя и денежная премия.

КРЫЛАТЫЕ БУДНИ

АВИАРЕМОНТНИКИ НАБИРАЮТ ТЕМПЫ

Коллектив авиаремпредприятия, взяв социалистические обязательства по досрочному выполнению производственного плана первого года новой пятилетки, успешно их выполняет.

На днях состоялось заседание местного комитета, на котором подведены итоги работы предприятия за второй квартал.

Планы реализации продукции авиаремонтники выполнили на 111,6 процента, план по валовой и то-

варной продукции — на 112,1, расчетная рентабельность составила 2,9 процента, прибыль — 116,7, выработка на одного работающего — 111,9, себестоимость товарной продукции снижена на 2,4 процента.

Среди соревнующихся по первой группе второе место присуждено второму цеху, во второй группе соревнующихся отличился пятый цех отдела главного механика.

В. БРОННИКОВА.

КАК ПРОВОЖАЮТ САМОЛЕТЫ

Вопрос этот волнует многих. Особенно сейчас, в середине лета, в разгар летней навигации. Волнует он и работников Уктусского предприятия. И хотя особых поводов к тому не было, не было особых нарушений и замечаний начальников, члены «Комсомольского прожектора» вместе с партийной организацией и инспекторами по безопасности полетов провели рейд — проверили выполнение технологии подготовки к полетам, готовность самолетов, культуру обслуживания пассажиров, а также взаимодействие служб.

Установлено, что пилоты являются вовремя и без нарушений формы одежды.

От техников принимают самолеты по установленной технологии. Проверка рулевые, взлеты, расчеты и посадку, инспекторы по безопасности полетов нарушений тоже не обнаружили.

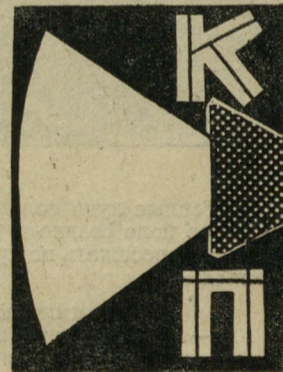
Недостатки обнаружили при проверке готовности самолетов к выполнению рейсов.

Первое, что отметили проверяющие, — почти на всех самолетах нет гигиенических пакетов, а также полных комплектов ракет; все ракеты — красного цвета.

Часто не закрепляются грузовые сетки, порваны предохранительные чехлы, грязные ларингофоны, штормы, сорваны вешалки.

Все эти факты, отметили проверяющие, свидетельствуют о снижении культуры обслуживания, о том, что работники службы перевозок небрежно относятся к работе, забывают о престиже Аэрофлота. Как иначе объяснить то, что на рейс 455 (борт № 33293) пассажиры с вещами и ребятами повели по грязи: самолет находился на четвертой стоянке третьей линии, а на 469 рейс четыре пассажира были досажены за минуту до вылета и вписаны в сопроводительные документы у самолета.

Проверявшие отметили халатное отношение медицинских работников к ежедневным осмотрам самолетов. Медицинские журналы ведутся нерегулярно, недостатки не отмечаются, а если и указываются, то контроля за выполнением этих требований нет. «Сменить шторы и повесить вешалку» — записано в сани-



тарном журнале самолета 40536 первого июля. Требования это так и осталось невыполненным.

На некоторых самолетах плохие привязные ремни (грязные, пряжки поломаны), хотя в журналах записано: «Замечаний нет».

Отмечен как недостаток беспорядок на перроне. Во время развода пассажиров по самолетам двери выхода на перрон не закрываются. Проверявшими возвращено в накопитель несколько пассажиров с папиросами. Во время обеда за выходом на перрон вообще никто не смотрит.

Отмеченные недостатки обсуждались на общем комсомольском собрании. Намечены практические меры для их устранения.

В. ПАВЛОВ,
начальник штаба «КП»
Уктусского
предприятия.



Сотни пассажиров принимают сейчас аэропорты Свердловской области. Туринский аэропорт — один из лучших аэропортов местных воздушных линий. На снимке: аэропорт Туринск.

СПОРТ СПОРТ

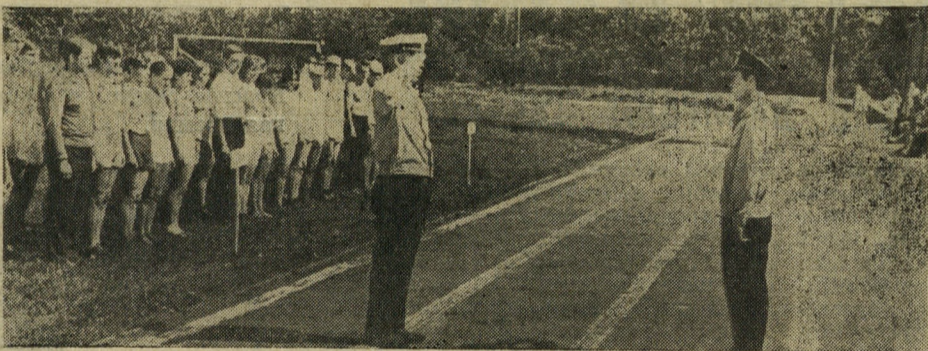


Торжественнейший момент спартакиады — открытие. Команды готовы начать соревнования. Почетное право поднять флаг состязаний XXII летней спартакиады предоставлено победителям прошлого года — одним из лучших спортсменов Кольцово — М. Гучкову и Л. Черныженко.

Флаг поднят, соревнования начались!

ГОСТИ СЕМИ ГОРОДОВ

В минувшие пятницу и субботу на стадионе авиагородка Кольцово проходила XXII летняя спартакиада Уральского



Теплые лучи солнца ласкали бронзовые тела спортсменов, спешивших на зеленое поле стадиона в Кольцово. Пока все не собрались, можно и поразмяться, пробежать по кругу. Но вот раздается команда: «Спортсменам построиться!»

В четком строю застыли ряды юношей и девушек.

— К соревнованиям готовы! — рапортует председателю оргкомитета спартакиады П. А. Дмитриев.

управления гражданской авиации.

У входа — алое полотно: «Привет участникам XXII летней спартакиады УрУ ГА». В полдень на зеленом поле выстроились для торжественного открытия участники соревнований — команды авиаторов Кургана, Магнитки, Перми, Челябинска, Уктусского предприятия, Кирова и Свердловска.

своей земле! Добрых вам стартов, друзья!»

Право поднятия флага состязаний предоставляется победителям прошлогодней спартакиады спортсменам из Кольцово Л. Черныженко и М. Гучкову.

МОЛОДЕЦ, ЛЮДА!

Судейская коллегия во главе с А. А. Довбышем приступает к своим обязанностям. Первые размин-

ки, первые попытки, первые неудачи и удачи.

Ядро толкает высокий юноша из Челябинска Рашид Хиднятулин. 10 м 53 см. Неплохо, но не предел для спортсменов-авиаторов. П. Расковалов, известный в Кольцово спортсмен, чемпион управления по лыжам, толкает ядро на 10 м 86 см. Побьет ли кто его результат? Это выяснится в конце состязаний.

Женщины в это время соревнуются в прыжках в высоту. Одна за другой разбегаются они, пытаются преодолеть металлическую планку. Не всем это удается.

Разбег. Удачный прыжок. Высота взята — 1 м 30 см.

Фаворитами соревнований оба дня были кольцовцы. Они одержали больше всех побед на площадках и завоевали, как и в прошлом году, первое общекомандное место. Прошлогодние серебряные призеры — челябинцы — ныне уступили «серебро» спортсменам Кургана и довольствовались лишь третьим местом.

ЗНАКОМЬТЕСЬ:

ПОБЕДИТЕЛИ

Познакомьтесь с новыми победителями, чемпионами летней спартакиады. Эстафеты, мужскую и женскую, выиграли представители Кольцово. Дальше всех толкнул ядро П. Расковалов.

В беге на 100 м среди женщин первенствовала бортпроводница Вера Фучкина (Кольцово). На этой



— Высота взята! Метр тридцать сантиметров! — таков результат бортпроводницы из Кольцово Людмилы Черныженко. Это лучший результат на этих соревнованиях. Друзья и подруги поздравили спортсменку с победой.

XXII летняя спартакиада завершилась

ЧЕМПИОНЫ — С НОВА Кольцовцы

на беговых дорожках и спортивных площадках. Заместитель командира по политчасти Свердловского авиапредприятия А. Н. Кобелев сказал: «Приветствуем дорогих гостей из разных городов на кольцов-

— Молодец, Люда, отлично! — кричат болельщики. — Быть тебе чемпионкой!

И действительно, Людмила Черныженко, бортпроводница из Кольцово, стала первой чемпионкой

же дистанции среди мужчин победил А. Мальцев из Уктуса.

Вы помните, что болельщики не ошиблись, назвав чемпионкой по прыжкам в высоту Л. Черныженко. Отличная спортсменка показала себя и в другом виде спорта — она выиграла бег на дистанции 400 м. «Золотой» дубль сделала и ее коллега по команде Вера Фучкина. Она победила в прыжках в длину. Как видите, не такой уж он слабый, этот «слабый» пол.

В беге на 200 м лучший результат среди женщин показала Кваша (Челябинск), в беге на 400 м среди мужчин — Матюк (Курган).

По прыжкам в длину среди «сильной» половины

человечества победил П. Худяков из Кургана. Бег на 1500 м выиграл представитель Кирова И. Огородников.

Проходили состязания и по метанию гранаты. В этом виде спорта лидерство вновь захватили кольцовцы. У женщин победила З. Бурцева, у мужчин — В. Бакаев.

Снова спортсмены выстроились на торжественную линейку. Победителям вручаются кубки и почетные грамоты, призы, учрежденные комитетом ВЛКСМ Кольцово. А. Н. Кобелев, заместитель командира по политчасти авиапредприятия, председатель теркома профсоюза авиарботников

датель оргкомитета спартакиады Я. Н. Красий поздравляют спортсменов с завершением соревнований и желают новых удачных стартов.

ДО НОВЫХ ВСТРЕЧ!

Состязания закончены. Флаг летней спартакиады опускают спортсмены Кольцово — победители нынешнего года. Прошедший спортивный форум авиаторов Урала показал возросшее мастерство спортсменов авиапредприятий и большую массовость. Жаль только, что в состязаниях не принимали участия спортсмены из Ижевска. И надо «отдать должное» организаторам соревнований — открытию спартакиады, началу состязаний прошли с большим опозданием. А это — в такую жару — не могло, безусловно, не сказаться на результатах спортсменов.

К. ЮРЬЕВ.



НА ПЛОЩАДКЕ — СПОРТСМЕНЫ, ТОЛКАЮЩИЕ ЯДРО. СУДЬБЫ ОДИН ЗА ДРУГИМ НАЗЫВАЮТ ИМЕНА УЧАСТНИКОВ ИЗ КУРГАНА И КИРОВА, ИЗ ПЕРМИ И ЧЕЛЯБИНСКА. ПЕРВАЯ ПОПЫТКА — ЯДРО ЛЕТИТ ЗА ОТМЕТКУ 8 МЕТРОВ. МОЖЕТ БЫТЬ, ВТОРАЯ БУДЕТ УДАЧНЕЙ?

г. Свердловск, И-20.

Редактор В. ГУРИН.

Аэропорт Уктус.

НС 15325

Заказ № 5636

22-05-21, доб. 1-96, 1-61.

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

