



Авиатор

УРАЛЬ

ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ
И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

Сегодня в номере:

НАРОДНЫЙ КОНТРОЛЬ—

В ДЕЙСТВИИ

ПЕРВЫЙ, ПАССАЖИРСКИЙ

ФИНИШ СПАРТАКИАДЫ

ОТ СТАЛИНГРАДА ДО ВЕНА

СОВЕДУЮТСЯ ЭКОНОМИСТЫ

В Курганском авиапредприятии состоялась конференция — «Финансово-экономический анализ выполнения производственного плана за 1971 год. Пути повышения экономических показателей на 1972 год».

С основным докладом выступила старший инженер планового отдела В. А. Белых, содокладчик — начальник АТБ В. Ф. Дубельштейн.

Авиаторы Зауралья в первом году девятой пятилетки перевезли свыше 256 тысяч пассажиров, на 16 тысяч больше, чем планировалось, а пилоты местных воздушных линий — сто тысяч пятьсот пассажиров, отправили грузов 2391 тонну и почты 130 тонн.

Во втором году пятилетки плановые показатели увеличены в среднем на 10—15 процентов. О путях выполнения производственного плана, повышении регулярности и безопасности полетов на конференции рассказали заместитель командира летного коллектива В. Г. Полтавский, заместитель начальника аэропорта Г. С. Багаев.

В прениях выступили начальник УТР В. И. Мальцев, командир самолета АН-24 К. К. Попов, начальник службы РнС А. С. Егоров.

В. КУЗЬМИН,
заместитель командира
по политической
части.

СВЕРДЛОВЧАНЕ — ВТОРЫЕ!

Из Москвы пришла добрая весть: Уктусскому предприятию по итогам Всесоюзного социалистического соревнования за четвертый квартал 1971 года присуждено Мини-

стерством гражданской авиации СССР, Политуправлением ГА и ЦК профсоюза авиарботников второе место и вторая денежная премия.

НОВОСТИ

ПЕРВЫЙ ЦЕХ — ВПЕРЕДИ

На днях в Свердловском авиапредприятии подвели итоги работы в четвертом квартале первого года девятой пятилетки.

План по реализации продукции авиаремонтники выполнили на 106,5 процента, рентабельности — на 111,9, балансу прибыли — 107, производительности труда — 102 процента.

Работники завода дали дополнительной продукции на сумму 146 тысяч рублей и реализовали на 103 тысячи, снизив себестоимость на 1,7 процента.

Победителем по первой группе соревнующихся признан коллектив первого цеха, которым руководит Г. И. Лозовский.

В. БРОННИКОВА.

ХЛЕБОРОБАМ УКРАИНЫ

В отделе применения авиации в народном хозяйстве УрУ ГА нашему корреспонденту сообщили:

— Авиаторам нашего управления выделяются для работы два сельскохозяйственных района Ростовской области. Уральцам предстоит обработать по плану 53 тысячи гектаров земель. Создано сводное подразделение в составе десяти самолетов АН-2. Шесть машин планируется послать из Ижевска, четыре из Перми, из авиапредприятия, где командиром И. С. Воробьев.

Экипажи формируются из числа наиболее опытных пилотов и авиатехников. Командиром сводного подразделения назначен заместитель командира летного коллектива из Ижевска В. И. Самсонов. 20—25 февраля уральские авиаторы приступят к химическим работам.

ЮБИЛЕЮ НАВСТРЕЧУ

К празднику 50-летия образования Советского государства начали подготовку все культурно-просветительные организации нашего предприятия. Разработаны и утверждены планы культурных мероприятий в клубах Уктуса, Челябинска, Кольцово и других.

В этих планах большое место уделяется лекциям и беседам по истории создания Союза ССР, встречам с героями гражданской и Отечественной войн, экскурсиям по местам боевой и трудовой славы отцов.

Некоторые клубы предпочитают заменить непосредственное общение с живыми участниками давних событий, демонстрацией известных кинофильмов, посвященных героическому периоду двадцатых годов. Такая односторонность свидетельствует скорее о нетворческом подходе к разработке мероприятий. Желательно сочетание разнообразных форм пропаганды — лекции и

встречи с интересными людьми, кинофильмы и смотры художественной самодеятельности.

Например, работники клуба кольцовских авиаторов организовали смотр детской художественной самодеятельности под девизом «Навстречу 50-летию пионерской организации».

На концерте, который состоялся в начале февраля в школе № 92, юные самодеятельные артисты исполняли украинские, русские, узбекские, немецкие песни, стихи и танцы, символизируя дружбу народов нашего многонационального государства.

Работники кольцовского клуба готовятся к проведению смотра художественной самодеятельности среди коллективов служб и подразделений авиапредприятия. Смотр-конкурс пройдет в несколько этапов. Уже 7 марта свое искусство покажут пилоты летных подразделений и бортпроводники.



Екатерина Ионовна — призер смотра-конкурса бортпроводников Аэрофлота

в Сухуми. Она лучшая стюардесса Уральского управления, за-

воевала специальный приз Грузинского телевидения.

В крупных аэропортах своевременная, надежная и точная информация в большой степени облегчает организацию работ по подготовке самолетов к рейсам и обслуживанию пассажиров. Существующая в настоящее время система громкоговорящей связи внутри аэропорта страдает рядом крупных недостатков. Она не учитыва-

ется с опережением текущих событий не менее чем на 2,5—3 часа и, накопительная система передачи зрительной информации должна обеспечивать непрерывный режим работы.

Наиболее полно на современном этапе этим требованиям отвечают промышленные телевизионные установки.

онного канала «ЦДА—службы» для передачи информации по скорректированному плану прилета и вылета самолетов. Сюда входит номер рейса, стыковка рейсов, номер самолета, провозимая стоянка, маршрут, предельная коммерческая загрузка, планируемое количество пассажиров, груза, почты, количество заправки,

ИНФОРМАЦИЮ ПЕРЕДАЕТ ТЕЛЕВИЗОР

ет ограниченную возможности человека воспринимать на слух различного рода информацию, команды. В периоды задержек вылетов и прилетов самолетов, в часы «пик» нервно-эмоциональные нагрузки работников, занятых обслуживанием самолетов и пользующихся только внутренней громкоговорящей связью, резко возрастают. Поэтому зачастую неверно принимаются информация, команды. Большинство переговоров не записывается на магнитную ленту, поэтому выявить истинных виновников очень трудно.

Какие же требования предъявляются к внутренней информации между диспетчерами служб и цехов? Их можно сформулировать так: информация должна быть зрительной, документальной, по объему передаваемых сведений удовлетворять диспетчеров всех служб и цехов, не ограничивать число адресатов; быть своевременной, т. е. изображение должно проходить по каналам связи немедленно,

Впервые в гражданской авиации в аэропорту Домодедово была разработана и внедрена «Комплексная система телевизионной информации ЦДА—службы» и телевизионный канал поперационного контроля «Перрон—ЦДА».

Разработка и внедрение системы проходило в несколько этапов. Был разработан и внедрен «Табель обязательной информации между службами аэропорта». Основное отличие этого табеля от общепринятого в гражданской авиации состоит в том, что в нем отражены не службы, а конкретные категории работников, участвующих в оперативной деятельности. Информация классифицирована по пяти разделам с определенными сроками передачи и графических цепей прохождения по каждой команде. На основе графических цепей табелю придана форма таблицы непосредственно для каждого работника.

Следующий этап — разработка и внедрение телевизи-

расчетное время прибытия в аэропорт, время отправления.

Теперь стоит задача развить систему, чтобы полностью охватить всех диспетчеров служб и цехов.

После выполнения всех этапов телевизионная система сбора и передачи информации обеспечит: совершенствование организации планирования, контроля и управления технологическими процессами подготовки самолетов на перроне по сетевым графикам; повышение культуры обслуживания пассажиров путем передачи достоверной информации работникам справочного бюро без промежуточных адресатов; возможность организации обслуживания самолетов по прилету и оперативного планирования работы внутри служб и цехов, повышение коэффициента использования спецавтотранспорта и т. д.

С. МОСКАЛЕВ,
начальник лаборатории НОТ.

Навстречу Дню

Советской Армии

и Военно-Морского Флота

Александр родился в партизанском отряде, где были и отец, и мать. Соединение действовало тогда в районе Вятских Полян, в тылу у белых.

— Добрый солдат будет у тебя, Николай, — шутили меж собой партизаны. Отец стал позже командиром полка и погиб в боях под Красноярском.

Александр, рождение которого удалось зарегистрировать лишь после изгнания белых с Урала, в Красноуфимске, через много лет ступил на путь отца, по воинской линии. Он учился в Уральском политехническом институте, когда его призвали в армию и направили в Военную академию механизации и моторизации, Красной Армии в Москве. Грянула Великая Оте-

чественная война. В связи с ускоренной отправкой на фронт Александру Мочалину была выдана справка вместо диплома, в Ленинграде получил первую боевую награду — медаль «За отвагу». Участвовал в Корсунь-Шевченковском сра-

БЛАГОДАРНОСТЬ МАРШАЛА

которая потом подлежала обмену на документ. Уральца направили в танковые части, помощником заместителя командира танкового корпуса.

Александр Николаевич Мочалин был одним из самых молодых офицеров в корпусе, но воевал не хуже старых. Под Ста-

линградом получил первую боевую награду — медаль «За отвагу». Участвовал в Корсунь-Шевченковском сра-

жении, в Курско-Орловской битве. Близ Днепрпетровска за организацию отражения танковой группировки наградили уральца орденом Красной Звезды. Командир бригады генерал-лейтенант Герой Советского Союза Пушкин, однофамилец поэта,

по имени Ефим Григорьевич, давал высокую аттестацию молодому офицеру. Боевой генерал погиб за Бугом, на Шевченковских хуторах.

Александр Николаевич Мочалин с 23-м танковым Будапештским Краснознаменным ордена Суворова II степени корпусом дошел до Вены. День Победы кавалер еще двух боевых орденов — Красной Звезды и Отечественной войны II степени и десяти медалей встретил в Чехословакии, в Брашове.

После войны Александр Николаевич служил в штабах военных округов. В 1967 году демобилизовался из рядов Советской Армии в звании полковника, получив за многолетнюю безупречную службу благодарность Союза Якубовского, первого заместителя министра обороны.

Последнее время Александр Николаевич Мочалин работает начальником отдела в Уральском управлении гражданской авиации.

Ю. КАРЛОВ.



Недавно в Сухуми завершился смотр-конкурс бортпроводников Аэрофлота.

На снимке: девять лучших хозяек воздушных лайнеров со всех концов страны.



ЗА ИСТЕКШИЙ период работа группы народного контроля авиапредприятия, которую возглавлял начальник четвертого цеха М. Е. Шавриков, признана удовлетворительной. В группу входило 12 человек. Кроме группы, в цехах по участкам действовало девять постов народного контроля от трех до четырех человек в каждом.

Группа осуществляла контроль за выполнением планов организационно-технических и номенклатурных мероприятий, за разработкой и внедрением планов НОТ, экономией ГСМ, твердого топлива и электроэнергии на заводе, выполнением планов по сдаче металлолома и экспортной продукции, ходом подготовки к зиме.

На своих заседаниях дозорные разбирали жалобы и предложения работников авиапредприятия о запуске двигателей в ремонт, о выплате премий по сдаче метал-

лолома, о выдаче специальной обуви и одежды и другие вопросы, которые были решены положительно.

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. Были устранены недостатки по расходу зарплаты и на участке цилиндров поршневой группы.

Совместно с «Комсомольским проектором» народные контролеры

проводили проверки по экономии и бережливости и ряд заседаний о ходе смотра по улучшению использования резервов производства и усилению режима экономии, в результате чего смотровой комиссией были приняты и рекомендованы для внедрения в производство предложения с солидной годовой экономией.

Осуществлены мероприятия по экономии электроэнергии и топлива.

Работа проделана немалая. Но не всегда группа доводила дело до конца. Так, например, в результате рейда по наличию и хранению неустановленного оборудования народные

контролеры и «проектористы», обнаружив недостатки, разработали и предложили руководителям завода конкретные мероприятия для исправления положения. Но оборудование реализовано лишь частично.

По проверке приемки и хранения ремонтного фонда проводилось четыре рейда. О качестве хранения народные контролеры поведали в фотогазетах. Администрация завода приняла кое-какие меры: было огорожено место хранения, проведена инвентаризация двигателей и редукторов.

Однако и в настоящее

время агрегаты хранятся в неблагоприятных условиях, теряя большое количество годных деталей.

Председатель группы и руководители постов мало занимались с народными контролерами, недостаточно инструктировали и направляли их работу, а отсюда — невысокая активность дозорных.

На отчетном собрании группы народного контроля авиапредприятия как на недостаток указывалось на отсутствие гласности результатов проверок и рейдов.

Новый состав группы, учтя недостатки, о которых говорилось на собрании в адрес народных контролеров, направит свои усилия на то, чтобы всюду наладить постоянный и глубокий контроль за выполнением директив партии и правительства, за рациональным и эффективным использованием материальных, трудовых и финансовых ресурсов авиапредприятия.

И. КИЛИН.

Тихим утром в безоблачном небе, Когда солнце над лесом встает,

Разорвав синеву белым следом,

Вдаль уходит родной самолет.

Губы девичьи сушит морозом,

Холодеет на них поцелуй,

Осыпается вниз по берегам

Паутина серебряных струй.

Далеко за бортом проплывает

Под работу мотора земля...

Много легче в полете бывает,

Если ждуть-не дождутся тебя.

Э. ГРИГОРЬЕВ,
командир корабля ИЛ-18.

Кольцово.

ИМПУЛЬС ДЕЙСТВИЯ

В группах народного контроля
идут отчеты и выборы



новости

Ледяной аэродром

В поселке Комсомольское Александровского района действует необычный аэродром... на льду. Он предназначен для приема самолетов АН-2.

Начало полетам положил экипаж летчика А. А. Сушкова, осуществивший первый технический рейс.

А вот недавно на ледяном аэродроме приземлился первый самолет, доставивший из райцентра пассажиров и грузы, среди которых оборудование для леспромхоза и большая партия мандаринов.

Центральные газеты сообщили: на авиалинии страны вышел новый лайнер ТУ-154. Первый пассажирский рейс состоялся по маршруту Москва — Минеральные Воды.

Это сообщение комментирует заместитель начальника Ураль-



Первый пассажирский рейс ТУ-154

ского управления гражданской авиации СССР Павел Николаевич Банных.

«Расстояние от Москвы до Минеральных Вод самолет преодолел за 1 час 35 минут. Но ведь это расстояние равно всего 1350 километрам, а ТУ-154 способен совершать перелеты на трассах протяженностью более 5000 километров. Крейсерская скорость лайнера — 900—950 километров в час. Его салоны могут вместить одновременно 164 пассажира.

Хотя ТУ-154 совершает пока

рейсы только по южным трассам, но уже в этом году он появится в Свердловске. В эти дни мы готовимся принять у себя новую великолепную машину: готовим специальные трапы, которые несколько выше обычных, обучаем коллективы наземного обслуживания.

Ну, а в течение двух последующих лет ТУ-154 поступят в распоряжение Уральского управления гражданской авиации СССР. За штурвалы этих самолетов сядут уже уральские пилоты».

СНЕЖНЫЙ ДЕСАНТ

Жители далеких кишлаков с удивлением глядели вслед одинокому вертолету, направлявшемуся куда-то вдаль, где виднелись заснеженные хребты. В горах Таджикистана — настоящая зима. Снег покрыл долины, склоны и гребни. Не слышно шороха трав, шелеста листьев, птичьих голосов. Давно покинули горы геологи, замело туристские тропы. Куда же направился вертолет? И кто на его борту?

Это летят метеорологи. Как известно, весной талые воды устремляются в обмелевшие, притихшие горные реки и те оживают, уровень их повышается, течение убыстряется, расход воды увеличивается в десятки раз. Наступает половодье — пора, когда наполняются водохранилища и каналы, когда земля напитывается влагой.

Для того чтобы успешнее могли работать гидростанции, оросительные системы, нужен точный гидрологический прогноз. А это в свою очередь, требует учета за-

пасов снега в горах: надо знать его высоту, плотность, равномерно ли он распределен... Все это у работников гидрометслужбы называется снегосъемкой.

Гидрологические прогнозы очень нужны тем, кому поручено заботиться о водоснабжении городов, поселков, кишлаков. Наблюдения метеорологов помогают лучше изучать климат горных районов, определять состояние горных пастбищ, выбирать место для будущих водохранилищ, изучать возможности прохода и проезда по горным дорогам. Без прогнозов гидрологов не обойдутся и геологи, спортсмены.

Снегосъемкой, как правило, занимаются зимовщики самых высокогорных гидрометстанций. Но главная забота об этом лежит на сотрудниках специальной гидрографической партии,

которая ежегодно формируется республиканским управлением гидрометслужбы. Участникам этой экспедиции нелегко добраться до места. Приходится пользоваться самыми разными видами транспорта — от самолета до лыж. В последние годы на снегосъемках все чаще используются вертолеты. У летчиков такие полеты часто приравниваются к высшей категории трудности. Ведь в горах нет ни аэродромов, ни посадочных площадок, а в пути авиаторов подстерегают туманы, и облачность, и ветер.

Не одну тысячу километров по снежным маршрутам прошли Николай Цимбалюк, Лев Ульянов, Лев Соколов, а еще больше — командор таджикских гляциологов Анатолий Гордеевич Санников, который вот уже двадцать седьмой год трудится на Памире. С ве-

теранов берут пример «новички» — Геннадий Молокоедов, Слава Бондаренко, Юрий Никитенко, Дмитрий Щелегацкий. У каждого из них позади несколько сложных экспедиций, строгая медицинская комиссия, экзамены по технике безопасности, беспокойные сборы в дорогу. А впереди — снежные горы.

Через несколько часов вертолет начинает снижаться и, вздымая снежные вихри, опускается на дно долины. Распахивается металлическая дверца, в кабину брызжет ослепительно белое сияние. Сначала вниз летят рюкзаки, следом — лыжи, а потом прыгают и семи снегомерщики-десантники, прыгают, конечно, без парашютов. Иной только глаза зажмурит с непривычки. Снежная круговерть, яростный вихрь — и вертолет исчезает вдали.

Отсюда, с верховьев гор-

ной реки, начинают эти люди свой нелегкий путь вниз. На выбранных участках тонкими металлическими рейками они измеряют высоту снега, а специальным прибором определяют его плотность. И, как лыжня на снег, ложатся на страницы полевых книжек ряды цифр...

Немало приключений выпадает на долю «снежных десантников». Крутые спуски, тяжелые, изматывающие подъемы, переправы через бурные, незамерзающие реки, а иногда и встречи с медведем, волком. Но главная опасность — лавины, снежные обвалы. Это угрожает всем, кто работает в горах. Вот почему решено создать «Кадастр лавин СССР». Без такого пособия трудно, а порой просто невозможно планировать освоение новых месторождений полезных ископаемых, строить

дороги, поселки, рудники, спортивные сооружения. И тут большой вклад вносят снегомерщики.

На многих маршрутах установлены так называемые осадкомеры — специальные приборы, которые позволяют узнать количество осадков, выпавших за продолжительный период. Это помогает уточнить запасы снега в горах.

Ночуют снежные разведчики в специальных землянках — убежищах, построенных заранее летом. После двадцати или тридцати километров похода по глубокой снежной целине такое жилище кажется комфортабельней любой гостиницы. Здесь есть печка, запас дров, а продукты и спальные мешки — у каждого за спиной.

...Где-то высоко над заснеженными хребтами снова летит вертолет. Несут свою вахту разведчики памирских снегов.

А. ЯБЛОКОВ,
старший инженер
управления Гидромет-
службы
Таджикской ССР.

«ГРАЖДАНСКАЯ АВИАЦИЯ» № 1

Январский номер журнала «Гражданская авиация» открывается коллективным портретом заслуженных пилотов и штурманов СССР, удостоенных этого почетного звания в прошедшем году.

На пороге второго года пятилетки корреспондент обратился к министру гражданской авиации Борису Павловичу Бугаеву с просьбой ответить на несколько вопросов. «Аэрофлот: 1972» — под таким названием журнал публикует интервью с министром.

«1972 год характерен тем, что приближает нас к важному событию в жизни авиарботников — пятидесятилетнему юбилею Аэрофлота. Каждому из нас следует глубоко осмыслить все самое ценное и передовое, что было достигнуто гражданской авиацией за эти пятьдесят лет, свято хранить и умножать лучшие авиационные традиции, добиваться новых успехов на благо нашей социалистической Родины», — сказал Б. П. Бугаев в беседе с корреспондентом.

Много места журнал отводит знакомству читателей с «правофланговыми гражданской авиации». Здесь публикуется фотоочерк о кавалерах ордена Трудового Красного Знамени. Под рубрикой «Славо о коммунистах» вы найдете очерк писателя Ва-

лентина Ерашова о командире подразделения самолетов ИЛ-18 из Архангельска Евгении Григорьевиче Загорском. «Штурман первого класса» — так называется публицистический рассказ о заслуженном штурмане СССР А. Москалеве.

Приближающемуся XV съезду профсоюзов СССР посвящены публикации о порядке заключения коллективных договоров на опыте работы школы коммунистического труда на авиапредприятиях и об Быковском авиаремонтном заводе.

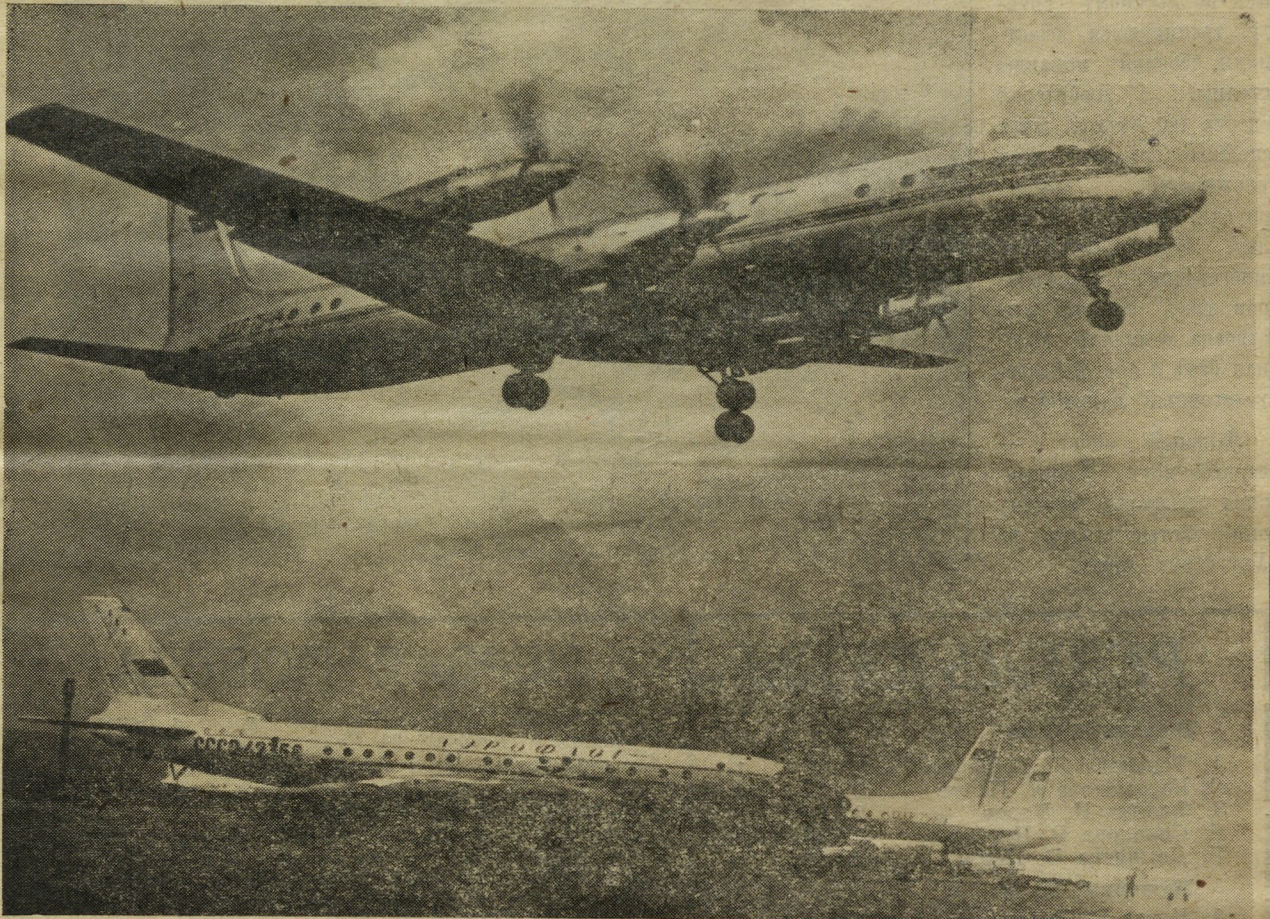
«ТУ-144 на воздушных трассах» — это название коллективного интервью с создателями и испытателями первого в мире сверхзвукового пассажирского лайнера.

«Экономический лекторий» продолжает свои занятия на страницах журнала. Тема тридцатая — «Эффективность производства».

С новинками Аэрофлота на Выставке достижений народного хозяйства СССР читателей знакомит репортаж Л. Стемблевского.

Как обычно, большое внимание журнал уделяет вопросам безопасности полетов и культуре обслуживания пассажиров.

Хроника, репортажи с места событий, подборки новостей дополняют содержание январского номера журнала.



ФОТОСНИМКИ НАШЕГО НЕШТАТНОГО ФОТОКОРРЕСПОНДЕНТА ВЛАДИМИРА СТЕПАНОВА ЧАСТО ПУБЛИКУЮТСЯ НА СТРАНИЦАХ НАШЕЙ ГАЗЕТЫ. ОНИ ПОСВЯЩЕНЫ ТРУДУ И ОТДЫХУ АВИАТОРОВ. — «И СНОВА ВЗЛЕТ!» — ТАК НАЗВАЛ АВТОР ЭТОТ СВОЙ СНИМОК.

У ДРУЗЕЙ ПО СОРЕВНОВАНИЮ

ПЕРЕУЧЕНЫ НА НОВУЮ ТЕХНИКУ

В этом году в Петрозаводском предприятии ожидается поступление новой авиационной техники — вертолетов МИ-8 и КА-26. К приему этой техники личный состав предприятия готовится тщательно и организованно.

Планируется переучить три экипажа с вертолетов МИ-1 и МИ-4 на МИ-8. Уже сейчас необходимую теоретическую и практическую подготовку прошли пилоты Б. Матюшин, Р. Трубино, В. Поздникин

и бортмеханики М. Пискунов и А. Азаров.

Переучивание на новую технику проходило в Кременчугском летном училище. Отлично освоили материальную часть и технику пилотирования вертолета КА-26 командиры самолета АН-2 Грибакин и Казимов. В скором времени они будут введены в строй командирами вертолета КА-26.

Значительную помощь в подготовке летных кадров для работы на новой технике оказывает Петрозаводскому предприятию Мурманское предприятие. Пилот-инспектор Мурман-

ского предприятия Кузнецов будет вводить в строй новых командиров вертолетов.

СОСТОЯЛСЯ СЕМИНАР

Недавно в Доме культуры Ленинградского аэропорта состоялся семинар политинформаторов Ленинградского предприятия.

Работники аппарата Северного управления выступили перед ними с лекциями о внешнеполитической деятельности ЦК КПСС после XXIV съезда и об итогах выполнения государственного плана и задачах на пятилетку.

Затем собравшиеся с большим интересом прослушали выступление ветерана Великой Отечественной войны заслуженного чекиста В. И. Шевченко.

Он рассказал авиаторам о мужественных боях незримого фронта, Героях Советского Союза Р. Зорге, Р. Абеле, которые вели тайную борьбу с врагом вдали от Родины, во имя ее счастья.

50-ЛЕТИЮ АЭРОФЛОТА

50-летию Аэрофлота посвящается 11-й фестиваль

любительских фильмов, созданных авиаторами Ленинградского предприятия. Кинолюбителям предоставлен широкий выбор тем. В кинокартинах авиаторы могут рассказать о своих коллегах, претворяющих в жизнь решения XXIV съезда КПСС, показать опыт лучших работников экипажей, летных коллективов и служб. Учеба, творчество, спортивные занятия, отдых авиаторов тоже могут стать темой для любительского фильма. Кинолюбители средствами кино могут отразить фрагменты истории развития гражданской авиации.

ПИЛОТЫ — СТРОИТЕЛЯМ ГАЗОПРОВОДА

Для экипажа командира корабля АН-12 А. С. Федюшева новый год начался с очень сложного и ответственного задания. Ему было доверено доставить срочный груз строителям газопровода Надым—Пунга. Это новый маршрут, по которому еще не летали тяжелые самолеты Северного управления.

В полете работу экипажа контролировал и давал необходимые советы пилот-инструктор А. Ф. Ремизов. Полет прошел успешно.

Экипаж, в котором вы летаете, каждый месяц в течение года, а может двух-трех лет, выполняет план, летает без происшествий, небольшой коллектив живет дружно, интересной жизнью.

Душа экипажа — командир. Он и отличный наставник, и воспитатель, товарищ. Всегда пунктуален, аккуратен, одет по форме и, конечно, безупречен в технике пилотирования, точно соблюдает инструкции и наставления, не растеряется в трудную минуту, примет правильное решение. Расскажите о вашем командире нашим читателям!

...Товарищ, сосед работает рядом с вами. Как будто он ничем не отличается от других. Но приглядитесь внимательно. Он делает любую операцию быстрее и лучше других, с более высоким качеством.

Рядом с таким коллегой и сам невольно подтягиваешься, рядом с таким товарищем просто приятно работать. Вы знаете его уже много лет. Поведайте о

ВАШ КОНКУРС

нем читателям газеты, расскажите подробно о «секретах» его работы — приемах, мастерстве — читатели будут вам за это благодарны.

...Коллектив АТБ, службы движения, связи, АМСГ выполнил обязательства. Почему? Что привело к успеху, как вы добились высоких показателей? Сообщите об этом, поделитесь опытом, может быть, это поможет выполнить план вашим соседям, коллективам подобных служб, подразделений других предприятий нашего управления.

...Бригада, участок, авиазвено не справились с планом. Почему — вскрыйте все причины.

1972 год — год необычный. В этом году исполняется 50 лет со дня образования СССР, а в следующем — полуве-

ковой юбилей Аэрофлота. Идет девятая пятилетка, пятилетка научного прогресса, поисков, экспериментов, инициативы, пятилетка производственного роста и роста благосостояния людей. Судьба выполнения годового плана, пятилетки в руках каждого из нас.

«Пятилетке — ударный труд», Пятилетку — досрочно! — основной лозунг дня. Скромные, незаметные труженики изо дня в день выполняющие задания — подлинны творцы, витязи пятилетки. Расскажите о них, укрепляющих мощь нашей социалистической Родины, празднующей юбилей образования СССР. Основная тема материалов — трудовые успехи уральских авиаторов в социалистическом соревновании за претворение в жизнь решений XXIV съезда КПСС.

Ветераны Аэрофлота, те, кто стоял у истоков его много лет назад, и те, кто умножают его славу сейчас — вот люди, которые могут стать героями многих материалов.

Их можно найти повсюду — и в кабине АН-2, за штурвалом лайнера и у диспетчерского пункта, и за рулем автомобиля, и в кассе агентства, и на перроне аэровокзала среди сопровождающих пассажиров.

Пишите нам о труде, отдыхе, учебе, быте, радостях и заботах авиаторов вашего предприятия. Редакция газеты «Авиатор Урала» объявляет конкурс на лучший материал «Пятилетке ударный труд, пятилетку — досрочно», посвященный 50-летию образования СССР и 50-летию гражданской авиации.

На конкурс принимаются рассказы, очерки, репортажи, корреспонденции, зарисовки, информации, стихи, фотографии о трудовых буднях и героях наших дней, а также снимки 20-х, 30-х годов, фронтовые снимки. Для победителей конкурса устанавливаются денежные премии.

Товарищи читатели! Ждем ваших материалов и снимков!

НА СНЕЖНЫХ ТРАССАХ УКТУСА

Уктусские горы известны во всей стране. Здесь часто проводятся всесоюзные соревнования по лыжному спорту, тренируются участники сборной команды страны. Любителей спорта на Уктусе ждут снежные трассы всех сложностей, крутые спуски, большой и малый трамплины. Для иногородних спортсменов здесь недавно выстроена отличная лыжная база и новый благоустроенный пансионат.

Лыжный спорт — верный друг свердловских авиаторов, поэтому они частые гости на Уктусских горах.



Спорт

МАСТЕРСТВО РАСТЕТ

Что показала нам Белая олимпиада сильнейших лыжников УрУ ГА? Прежде всего, оградно отметить, что результаты 1972 года лучше, чем в прошлом году. Правда, февраль 1970 года был суровой. Для примера: первый результат на 15 км в 1971 году у П. Расковалова 1.00.27. Нынешний чемпион Краев на этой же дистанции показал 48.45. Если в 1971 году на этой дистанции ни один лыжник не сумел достигнуть времени первого спортивного разряда, то на сей раз этого добились 17 лыжников управления.

Женщины тоже улучшили свое время. Н. Волкова в 1971 году прошла 5 км за 21.13, подтвердив I разряд, а Л. Токарева, чемпионка 1972 года, на 5 км показала результат 20.38.

Очень жаль, что чемпионка Аэрофлота на 10 км Н. Волкова не смогла принять участия в гонках из-за экзаменационной сессии. Правда, она успела на последнюю гонку, но спортсменку постигла неудача — сломалась лыжа.

Хорошо бежала наша ветеран лыжни Г. Соколова. На 5 км она была четвертой и на 10 км — у нее второй результат. Под стать ей выступила и И. Фаина из Кирова. Она на обеих дистанциях прочно удержала третье место.

В личном зачете на всех дистанциях выступил один из старейших лыжников управления командир корабля ИЛ-18 В. Кашафудинов. Выступая на 30 км, он оставил позади себя 20 молодых гонщиков, тем самым подтвердив спортивное долголетие.

Что же касается командных результатов, то коллектив Кольцово выступил сильно обновленным составом — это и

принесло победу. Команда Перми отстала от чемпионов всего на 228 очков.

Чемпионы 1971 года кировчане сдали свои позиции и оказались на третьем месте. Успешно выступила команда Уктусского предприятия — предварительные тренировки дали свои результаты. В прошлом году эта команда была самой слабой и занимала последнее место, сейчас она перебралась на четвертое.

Что же касается команды Челябинского авиапредприятия, от них ожидали большего. Седьмое место это не ориентир для такого крупного предприятия, как Челябинское.

Лыжники Кургана второй год подряд занимают шестое место в таблице олимпиады.

Команда Магнитогорска не сумела удержаться на прошлогодней позиции, ей пришлось завершить турнирную таблицу.

И наконец — о предстоящих стартах в Бакуриани. Что принесет нам белая лыжня Кавказа? Если в 1970 году мы сумели завоевать бронзу, оставив позади себя девять управлений Аэрофлота, то в этом году борьба предстоит еще трудней.

Выросла спортивная и техническая подготовка отдельных лыжников и команд управлений, команды пополнены молодежью, к старту готовятся «старрики», мастера спорта, сильнейшие лыжники Аэрофлота.

Наша команда будет выступать обновленным составом, у нас есть и ветераны, и молодежь, на которых мы возлагаем большие надежды. Пожелаем же нашим лыжникам и лыжницам удачных стартов в Бакуриани!

М. ГОРЮКОВА,
старший инструктор по физкультуре и спорту УрУ ГА.

РЕЗУЛЬТАТЫ

Женщины, 5 км

1. Токарева Л. Кольцово	20,38	1
2. Караматова Г. Пермь	22,02	2
3. Фаина И. Киров	22,14	3
4. Соколова Г. Курган	22,34	4
5. Демидова В. Пермь	22,46	5

Мужчины, 15 км

1. Краев В. Киров	48,45	1
2. Ефимов В. Пермь	49,22	2
3. Сатонин В. Киров	50,44	3
4. Куцвалов П. Кольцово	51,55	4
5. Ишимов В. Пермь	52,08	5

Эстафета 4×10

1. Краев Киров	31,58	1
Огородников	34,40	
Сатонин	34,00	
Вершинин	35,40	

Эстафета 3×5

1. Лашкова В. Кольцово	23,02	1
Субботина	22,08	
Токарева	19,00	

Женщины, 10 км

1. Токарева Л. Кольцово	42,47	1
2. Соколова Г. Курган	44,35	2
3. Фаина И. Киров	44,42	3
4. Березина Л. Ижевск	45,05	4
5. Ефимова Г. Курган	45,07	5

Мужчины, 30 км

1. Краев Киров	1:36,52	1
2. Ефимов Пермь	1:42,40	2
3. Сатонин Киров	1:43,47	3
4. Расковалов Кольцово	1:43,52	4
5. Ишимов Пермь	1:44,19	5

ПЕРВАЯ ПОБЕДА

19-летняя Людмила Токарева росла в Березово, училась в школе № 29. Спортом начала заниматься с ученических лет и больше всего увлекалась лыжами. Сейчас комсомолка трудится в отделе перевозок Кольцовского аэропорта.

В первенстве Уральского управления по лыжам она участвовала впервые, выиграв две дистанции — 5 и 10 километров, выполнив норматив первого разряда. Успех ее не случаен — сказала и школьная закалка, и участие во многих соревнованиях за последний год в своей службе, в Кольцовском предприятии. Людмила Токарева примет участие в первенстве Аэрофлота в Бакуриани.

Счастливых стартов, свердловчанка!

РЕКОРДНЫЕ МИНУТЫ

Владимир Краев на ХХ стоящему в училище, там и зимней одержал две очень стал разрядником.

В этом году комсомолец много и усиленно тренировался, как вместе со своей командой, так и отдельно, индивидуально. Эта подготовка дала ему возможность оторваться от основного соперника, чемпиона прошлого года, на 37 секунд на дистанции 15 километров, и 1 минуту 48 секунд — почти на две минуты — на дистанции 30 километров.

В коллективе известен как неплохой работник, дисциплинированный, так характеризовал его начальник отдела кадров. С лыжней подружился пона-

Н. ЮРЬЕВ.

СМОТР В ПЕРМИ

19 февраля состоится предварительный просмотр номеров художественной самодеятельности перед Всесоюзным смотром «Алло, мы ищем таланты!», который будет проходить в Перми в марте. К нему сейчас готовится и вокально-инструментальный ансамбль авиаторов

Оркестр Пермского предприятия испытывает трудности в связи с уходом в Свердловск основного солиста — он пошел переучиваться на новую технику — ЯК-40. Тем не менее настроение в самодеятельном коллективе боевое.

А. КУЧКИЛЬДИН,
руководитель ансамбля Пермского авиапредприятия.



г. Свердловск, И-20.
Аэропорт Уктус.
Редакция газеты
«Авиатор Урала»

22-05-21, доб. 4-96, 4-61.

Редактор В. С. ГУРИН.

НС 09121. Заказ № 3274.

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