



50-летию
СССР —

УДАРНЫЙ

ТРУД



Авиатор

УРАЛА

ОРГАН УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ
И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

№ 26 (1863).

СРЕДА,

9

АВГУСТА

1972 г.

Год издания

XXX

Цена 2 коп.

НОВОСТИ

УСПЕХ

ТВОРЧЕСКОЙ ГРУППЫ

Рационализаторы Свердловского предприятия ГА в социалистическом соревновании за второй квартал 1972 г. по Уральскому управлению заняли третье место.

В этом есть заслуга и творческой группы рационализаторов, где бригадиром начальник лаборатории НОТ инженер В. С. Дудин. В состав творческой группы входят старший инженер В. М. Рудных и инженер Л. В. Ананьин.

Творческая группа в первом полугодии подала четыре рацпредложения, при внедрении которых предприятие получает более 30

тысяч рублей годовой экономии. От внедрения предложения «Тележка для загрузки и разгрузки самолета типа АН-12» предприятие уже имеет более 6 тысяч рублей годовой экономии.

Большой интерес вызывает предложение «Передвижная наклонная эстакада для загрузки и разгрузки самолетов типа АН-12», при

внедрении которого предприятие получит за год более 18 тысяч рублей экономии. Усилия творческой группы направлены на повышение производительности труда путем механизации наиболее трудоемких производственных процессов с одновременным облегчением условий труда.

Однако, предложения, по которым нужно произвести определенные затраты, внедряются довольно медленно из-за отсутствия механических мастерских при территориальном аэропорту Кольцово.

П. ХВОРОСТОВ,
ст. инженер
по рационализаторской работе.
Кольцово.

Одно из лучших

В адрес Свердловского авиационного предприятия недавно поступила поздравительная телеграмма, подписанная министром гражданской авиации и секретарем ЦК профсоюза авиаработников. В общесоюзном социалистическом соревновании ремонтных предприятий за второй квартал 1972 года коллективу уральцев присуждено третье место.

Особо хотелось бы отметить работу коллектива второго цеха — начальник А. А. Андриевский, партгрупорг Н. П. Сутормин, председатель цехкома М. Ф. Богданов, — сказал директор П. Д. Жильцов. — В общезаводском соревновании по первой группе этот коллектив занял второе призовое место.

Есть Годовой!

260 тысяч гектаров. Столько должны были обработать во втором году пятилетки пилоты Уктусского авиационного предприятия. Ранней

весной крылатые химики вели подкормку озимых в Кировской области, позже уничтожали с воздуха сорняки на землях Курганщины. Годовой план по применению авиации в народном хозяйстве уктусские «небесные хлеборобы» выполнили к 1 августа. На сегодня они обработали около 270 тысяч гектаров площадей.



Аэропорт Ивдель — самые северные воздушные ворота Свердловской области. Здесь трудится техник-синоптик АМСГ Галина Сергеевна Бородина. Каждую смену она выдает экипажам прогноз погоды. И от ее четкой работы во многом зависит безопасность полетов.

На снимке: техник-синоптик Г. С. Бородина.

Крепите дисциплину

На днях в Свердловске собрались секретари парткомов и партийных организаций, председатели местных комитетов авиационных предприятий Уральского управления гражданской авиации.

Начальник Уру ГА Н. А. Сидоренко выступил с докладом, посвя-

Часть парткомов, местных комитетов профсоюза недостаточно занимается укреплением дисциплины в экипажах, в летных коллективах, службах. К сожалению, бывают еще отдельные случаи проступков — невыходы на работу, опоздания, нарушения требо-

ваниях, мало обращают внимания на организацию и проверку исполнения решений.

И. А. Чанов призвал укреплять связи профсоюзных и комсомольских организаций, больше заниматься организацией досуга людей крылатой профессии, особенно моло-

В УРАЛЬСКОМ УПРАВЛЕНИИ ГА

ценным дальнейшему улучшению партийно-воспитательной работы в подразделениях, обеспечению безопасности полетов. Он отметил, что в службах летной, инженерно-авиационной, политико-воспитательной работы ведутся недостатки. Отсюда — некоторые улучшения, нарушения по производству полетов.

Парткомы, цеховые партийные организации, местные комитеты профсоюза должны бороться за обеспечение безопасности полетов как в небе, так и на земле, подчеркнул Н. А. Сидоренко. У нас в ряде предприятий наблюдается недооценка идейно-воспитательной работы с командно-руководящим составом, особенно с командирами кораблей. Семинары, сборы для них проводятся редко, бессистемно.

Там же, где работа поставлена целенаправленно, подразделение обычно справляется с производственным планом, работает без серьезных летных происшествий.

инструкций, составлений.

Н. А. Сидоренко остановился также на некоторых недостатках в работе Кольцовского и Уктусского авиационных предприятий, отмеченных в выводах комиссии Свердловского обкома КПСС.

Секретарь теркома профсоюза авиаработников И. А. Чанов говорил об усилении роли первичных профсоюзных организаций в борьбе за выполнение заданий девятой пятилетки. Он поднял несколько проблем, в том числе проблему культуры обслуживания авиапассажиров. В частности, он заметил, что в Кольцово по-прежнему бывают получасовые задержки трапов к прибывшему самолету, не всегда в должном порядке рабочие места в отделе перевозок.

Чувство гордости за честь своего коллектива нужно прививать всем работникам Аэрофлота. Комитеты профсоюза слабо анализируют состояние дисциплины в пред-

приятиях, мало обращают внимания на организацию и проверку исполнения решений.

Секретарь парткома Челябинского авиационного предприятия И. М. Небылицын говорил о сочетании руководства производством и летной практикой некоторых руководителей авиационных предприятий, подчеркнул усиление роли парткомов в настоящее время.

Представитель лётно-штурманского отдела Уру ГА Ф. Ф. Космаков посвятил свое выступление контакту ЛШО с секретарями партийных организаций. К сожалению, не всегда секретари парткомов участвуют в вводе в строй командиров, не беседуют при комплектовании с экипажами. В летных подразделениях, коллективах партийные собрания нужно готовить лучше, продуманней, чаще заслушивать отчеты о деятельности командиров, допустивших нарушения. В наведении образцовой дисциплины немалой может быть роль общественных инспекторов, но работа их оставляет желать лучшего.

ПО ИТОГАМ ПОЛУГОДИЯ

В летном подразделении Ижевского предприятия определены победители социалистического соревнования за полугодие. Среди летных коллективов первое место присуждено летному коллективу Б. М. Вылежнина. Среди звеньев лучшим признано звено командира М. Х. Шубаева.

Среди транспортников победителем стал экипаж командира Л. А. Телицына, второй пилот В. В. Мухин, а у химиков лучшим оказался экипаж командира Р. Х. Валеева, второй пилот И. К. Князев. Экипаж за месяц обработал свыше тринадцати тысяч гектаров сельскохозяйственных площадей.

ГОТОВИТСЯ СТЕНД

Комитет комсомола Кировского предприятия к 50-летию образования СССР и юбилею Аэрофлота готовит стенд, отражающий труд, быт и отдых молодежи предприятия. Фотографии расскажут о первых самостоятельных полетах комсомольцев, о трудовых буднях авиатехников, шефской работе.



Навстречу
Дню Воздушного
Флота СССР

«ГОТОВЬ САНИ ЛЕТОМ»

3 ИМОЙ 1971/72 года по вине служб спецтранспорта, из-за несвоевременной и некачественной подготовки автотракторной техники было допущено значительное количество задержек вылетов самолетов в аэропортах управления.

Совершенно неудовлетворительно работала служба спецтранспорта аэропорта Киров. По вине ее в декабре 1971 года было допущено 36 задержек вылетов самолетов, а в январе 1972 года — 82 задержки и 34 отмены рейсов. А все потому, что совершенно неудовлетворительно осуществлялась подготовка аэродромной техники (заместитель начальника аэропорта по наземным службам П. С. Колотов).

Так, в декабре из 9 машин КПМ (ПМ-130) исправных было только две, из трех автогрейдеров — только один. Две тепловых машины ТМ-59 были подготовлены только в середине ноября, и то за счет привлечения специалистов Кольцовского предприятия и двигателя Пермского предприятия. К наступлению осенне-зимней навигации необходимый запас щеток для спецмашин КПМ в предприятиях не был создан, особенно в автотранспортных аэропортах Киров, Курган, Челябинск.

В аэропорту Челябинск (зам. начальника аэропорта по наземным службам В. Н. Удовиченко) из 11 спецмашин АПА в декабре 1971 года исправных было только 2, что свидетельствует о их плохой подготовке. Это отрицательно отразилось на регулярности полетов. Из-за неудовлетворительной подготовки топливозаправщиков в этом аэропорту, из-за несвоевременной заправки самолетов топливом только в январе 1972 г. были допущены задержки и отмены вылетов самолетов.

В ЯНВАРЕ 1972 года были допущены задержки вылетов самолетов и в аэропортах Киров и Кольцово, соответственно: по спецмашине МП-300—27 задержек и 19 отмен в Кирове, 8 — в Кольцово, по топливозаправщикам — 12 и 16, по спецмашине АПА — в Кирове 28 задержек и 15 отмен рейсов, в

Кольцово — 8, по машинам отдела перевозок — 14 и 6.

Графики подготовки техники к работе в зимний период составлялись формально (Киров, Челябинск). Перечень работ, входящих в сезонное техническое обслуживание, выполнялся не в полном объеме — как по аэродромным машинам, так и по спецмашинам по обслуживанию самолетов.

Навстречу осенне-зимней навигации

Начальники служб спецавтотранспорта аэропортов Кольцово, Челябинск, Магнитогорск, Ижевск Е. Н. Пакулин, Ф. Я. Низамутдинов, А. С. Макагонов и А. В. Ижболдин не сделали должных выводов из ошибок прошлой зимы. Они до сих пор еще не приступили к подготовке автотракторной техники к предстоящему зимнему периоду.

Главные инженеры служб спецтранспорта аэропортов Кольцово и Челябинск А. Г. Солодкий, Г. И. Лачин самоустранились от этой работы и даже не составили планов-графиков подготовки техники к новой зиме.

Заместители начальников аэропортов Кольцово, Челябинск, Магнитогорск по наземным службам Г. И. Селезнев, В. Н. Удовиченко и В. Д. Жидков не поняли всей серьезности своевременной и качественной подготовки автотракторной техники к зиме. Они не обеспечили своевременное выполнение этих работ и от результата их будет зависеть работа всех служб предприятия.

СОВЕРШЕННО непонятна позиция руководства Кировского предприятия (командир А. Ф. Смирнов, заместитель начальника по наземным службам П. С. Колотов). Здесь и в летнее время года из-за

крайне низкого технического состояния спецмашин допускается много задержек вылетов самолетов. А что будет зимой?

Наступил август, а к подготовке техники в Кировском аэропорту еще и не думали приступить. Бригады аэродромных машин и механизмов расформированы, руководство службы спецтранспорта не укомплектовано. При таком состоянии службы

ходимое оборудование в этом предприятии есть. Все это отражается на степени очистки топлива.

До настоящего времени ведется неправильная эксплуатация резервуаров, большая часть резервуаров герметически не закрывается (Уктус, Киров, Пермь и в приписных к ним аэропортах). Крышки горловин не заболочены, прокладки под крышками отсутствуют, поэтому в топливо попадают влага и механические примеси, а в зимнее время снег.

Как правило, несоблюдение надлежащего содержания резервуаров приводит зимой к появлению в топливе кристаллов льда, что ведет к нарушениям регулярности полетов самолетов (Пермский аэропорт), а может вызвать и более тяжелые последствия.

ОДНИМ из важных вопросов подготовки к работе в осенне-зимний период является своевременная заготовка запасов спецжидкости «Арктика». К сожалению, многие предприятия пока все еще не приступили к разрешению этого важного дела. Так, например, в аэропортах Ижевск, Магнитогорск, Уктус, Пермь и Киров пока не заготовили необходимого количества жидкости «Арктика». Хочется отметить, что все жидкости для работы аэропортов управления есть в Кольцово и Челябинске, необходимо лишь решить вопрос их перевозок.

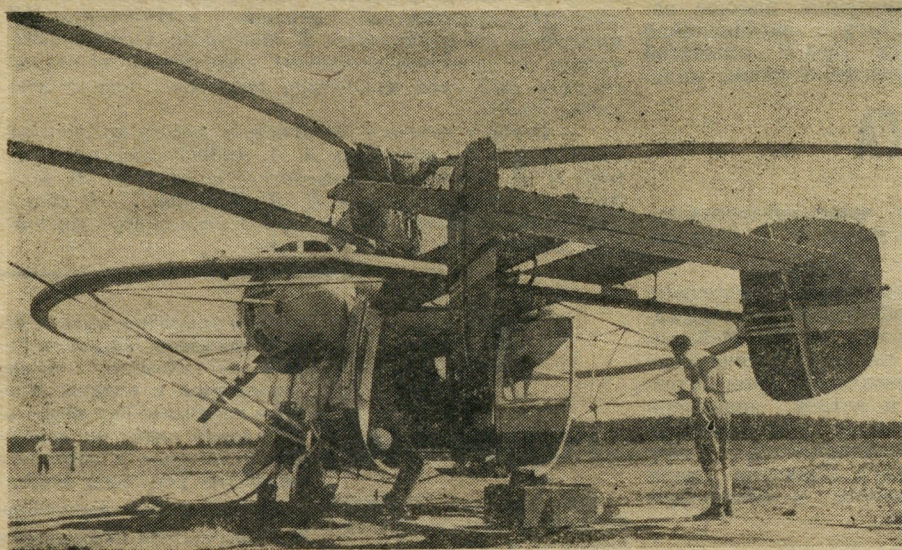
Перед наступлением осенне-зимнего периода необходимо произвести плановый ремонт технологического оборудования, эстакад, насосных станций, заправочных колонок, ремонт дорог, пожарных проездов и подъездов к водоемам, долить водоемы водой, утеплить горловины водоемов и создать необходимый запас пенопорошка. Эти правила плохо соблюдаются в Кольцово, Челябинске, где плановый ремонт своевременно не производится. Здесь же нет средств подогрева авиамасла, не обеспечиваются резервуарной емкостью запасы авиамасла в Уктусе.

До сих пор не проведена работа в Перми по испытанию складских и магистрального трубопровода на плотность и прочность сварочных швов. Это создает предпосылки аварий трубопроводов, их разрывы и как следствие — большие потери топлива.

Осенне-зимний период создает некоторые трудности в работе контрольных лабораторий ГСМ.

ДО ОСЕННЕ-ЗИМНЕЙ навигации осталось не так уж много времени. Работники наземных служб обязаны встретить ее во всеоружии. В этом наша задача. Надо всегда помнить, что безопасность полетов обеспечивается на земле.

М. ТЕРЕНТЬЕВ,
заместитель начальника
Уральского управления
ГА по наземным службам.



На первый взгляд, вертолет, который вы видите на снимке, весьма необычен. Такое же впечатление он произвел на посетителей авиационного салона в Ле Бурже, где демонстрировался советской делегацией.

Сейчас вертолет Ка-26, оборудованный аэроэлектростанцией, пришел на помощь геологам Северного Урала.

Самолет

из пластмассы

В одном из финских технических университетов создан двухместный самолет из пластмассы, предназначенный для буксировки планеров.

Этот самолет с двигателем мощностью 160 л. с. можно также использовать для обучения летчиков.

КОММУНИСТАМ Пермского авиапредприятия январь этого года принес большие перемены. Образовалась новая партийная организация.

И хотя направление нашей работы в основном не изменилось, появились новые задания, решение которых требовало, в первую очередь, проявления организаторских способностей коммунистов.

Новые задачи всегда проявляют новые качества людей, как исполнителей, так и организаторов, на них ложится особая ответственность.

Именно поэтому в партийное бюро нашей, самой молодой в Уральском управлении гражданской авиации, партийной организации были избраны испытанные коммунисты, опытные работники предприятия.

Поскольку раньше немногие из членов бюро вплотную сталкивались с организаторской партийной работой, то мы почувствовали настоятельную необходимость немедленного повы-

шения уровня своих знаний о партийной работе.

В разрешении этого вопроса большую помощь нам оказывает Пермский Индустриальный райком партии, где регулярно проводятся семинары партийных работников. Эти лекции об опыте партийного строительства позволяют нам миновать долгий путь самостоятельных поисков форм и методов работы.

Но работа нашей партийной организации в значительной мере облегчена тем, что нам предоставляется широкая возможность учиться на опыте своих товарищей.

Секретарь партийной организации Пермского авиапредприятия Кусякин неоднократно оказывал нам помощь в таком важном вопросе, как оформление партийных документов.

спецтранспорта не обеспечат ритмичной работы всего предприятия в зимнее время. Командирам авиаподразделений — начальникам аэропортов, опираясь на партийные, профсоюзные и комсомольские организации, необходимо форсировать в оставшееся время подготовку автотракторной техники к зиме, памятуя о том, что выполнение обязанностей в честь 50-летия образования СССР — дело чести каждого авиа-работника.

Не следует забывать, что сани готовятся летом и от своевременной и качественной подготовки автотракторной техники к зиме зависит работа всех служб предприятия, регулярность полетов и выполнение государственного плана.

Осенью и зимой при неблагоприятных условиях в топливо обычно попадает больше воды и механических примесей чем летом, вследствие чего при пониженных температурах наружного воздуха возможны обмерзание и забивка наземных и самолетных топливных фильтров, что в конечном итоге может привести к летным происшествиям.

Вот почему особенно тщательно нужно готовить к работе в этот период горюче-смазочные материалы.

ПРЕЖДЕ всего на складах необходимо произвести зачистку всех резервуаров и емкостей топливомаслозаправщиков, что зачастую нарушается. Опыт прошлых лет показывает, что к проверке и удалению воды и механических примесей из резервуаров в предприятиях подходят все еще не совсем серьезно. Даже в таких крупных предприятиях, как Кольцово, Челябинске, до сих пор не оборудованы нижние сливы и другие средства откачки отстой. Не производится и периодическая проверка нижнего слоя топлива путем взятия донных проб.

Для улучшения качества топлива, степени его очистки и предупреждения преждевременного загрязнения резервуаров склада ГСМ предприятия должны установить в линии слива рекомендованные МГА фильтры ФГН-120. Однако в Кольцово к их установке не приступили, хотя необ-

Очень многое подсказал нам во время своего приезда секретарь партийной организации Курганского авиапредприятия Ю. П. Еремин.

Эта помощь была особенно ценна тем, что опытные руководители партийных организаций не настаивали категорически на той или иной форме работы, а советовали, какую из них, применительно к местным условиям, можно выбрать.

Надо сказать, что эти советы, примененные на практике, дали хорошие результаты.

Например, раньше мы назначали ответственным за проведение партийного собрания какого-либо одного коммуниста. Теперь собрание проводит группа членов парторганизации, что позволяет обсудить вопрос с многих точек зрения. Очень

важно еще и то, что такая форма партийной работы будит инициативу коммунистов, помогает им активнее включиться в работу.

Партийная организация АТБ почувствовала необходимость в увеличении своего коллектива. По решению партийного собрания многие коммунисты провели работу с лучшими комсомольцами и работниками АТБ, достойными вступить в ряды партии.

Результаты работы кандидатов в члены партии показали, что коммунисты АТБ сделали достойный выбор.

Коммунисты нашего авиапредприятия развертывают борьбу за эффективность производства.

Не так давно отмечалась неудовлетворительная работа автопарка при предприятии. На расширенном

заседании партийного бюро был заслушан доклад начальника автобазы Н. Н. Бордулина «О техническом состоянии спец- и автотехники и воспитательной работе с личным составом коллектива автобазы».

Одним из пунктов постановления, принятого на бюро, было решено создать из коммунистов предприятия комиссию по изучению положения, сложившегося в автобазе, с поручением разработать конкретные мероприятия по исправлению допущенных ошибок.

Эти факты говорят, о том, что стремление повысить эффективность производства на нашем предприятии стало задачей первоочередной важности.

Г. ЖВАКИН,
секретарь партийной
организации Пермского
авиапредприятия МВЛ.

РЕЗЕРВУАРОВ МНОГО, НУЖНЫ ДЕЛА



Крылатые «лесники»

ИВДЕЛЬ — СЕВЕР СВЕРДЛОВСКОЙ ОБЛАСТИ — БОГАТ ЛЕСОМ. БЕРЕЧЬ И ПРИУМНОЖАТЬ ЗЕЛЕНЕЕ БОГАТСТВО РАЙОНА — ПОЧЕТНАЯ И НЕЛЕГКАЯ ЗАДАЧА ЛЕСХОЗОВ.

ЛЕСНИЧИМ ПОМОГАЮТ АВИАТОРЫ. «ЛЕСНИКИ» ГОЛУБОГО ОКЕАНА ВСЕГДА НА СТРАЖЕ ЗЕЛЕННОГО МОРЯ ТАЙГИ.

НА СНИМКАХ В. ВЕТЛУГИНА: ИНСТРУКТОР ПОЖАРНО-ПАРАШУТНОГО ГРУППЫ А. СТАХЕЕВ ПРИ ВЫПОЛНЕНИИ ЗАДАНИЯ; ПАРАШЮТИСТ В. ДИДЕНКО И А. СТАХЕЕВ В НОВЫХ КОСТЮМАХ — «ЛЕСНИК».



В ЮБИЛЕЙНОМ 1973 году грудь лучших работников гражданской авиации украсит знак «Отличник Аэрофлота» нового образца.

Первое положение о нагрудном знаке «Отличник Аэрофлота» было утверждено приказом ГУ РВФ 1134 5 ноября 1938 года. В положении было указано, что знак является наградой личного состава ГУ ГВФ за особые достижения в области социалистического соревнования, ударничества и стахановского движения, рационализации и изобретательства, общественно-политической работы, обеспечивающей высокие производственные показатели, а также за отличную работу по выполнению задач, поставленных правительством перед ГВФ.

Задачи, которые стояли тогда перед гражданской авиацией, выглядели более чем скромно в наш век сверхзвуковых самолетов. Однако их выполнение требовало мобилизации сил всего личного состава ГВФ.

Это были годы великих свершений для авиации нашей страны. Перелеты из Москвы через Северный полюс в США, героический перелет самолета «Родина», высадка парашютов на Северном полюсе. Во всех этих эпопеях принимали деятельное участие работники всех служб ГВФ. Огромный размах в те годы приобрело стахановское движение в гражданской авиации.

За пятилетие, с 1933 по 1938 гг., объем грузовых воздушных перевозок был увеличен в 10 раз. В этом была заслуга многих пилотов, штурманов, механиков и работников наземных служб. Лучшие из лучших награждались знаком «Отличник Аэрофлота».

Особое внимание в те годы партия уделяла подготовке высококвалифицированных летных кадров. В авиашколах сотни юношей и девушек овладевали специ-

альностью пилота. В начале 1938 года развернулось социалистическое соревнование между авиашколами за лучшие показатели к 15-й годовщине Аэрофлота, которую отмечали 18 августа 1938 года.

За лучшие показатели по высококачественной подготовке летных кадров и за безаварийную работу начальнику второй авиашколы Герою Советского Союза Волкану Симеоновичу Горанову был вручен знак «Отличник Аэрофлота» № 1.

В начале октября 1938 года по инициативе пилотов-комсомольцев Московского управления ГВФ был организован перелет на самолете ПЕ-89 по 11 союзным республикам в честь 20-летия ВЛКСМ по проверке готовности аэропортов, самолетных парков и управлений ГВФ к осенне-

Магистраль поиска

«Отличник Аэрофлота» № 2, 3 и 4.

В том же 1938 году за совершение рекордного перелета Москва—Дальний Восток В. С. Гризодубова была награждена знаком «Отличник Аэрофлота». Этой же награды была удостоена группа пилотов за отличное выполнение правительственного задания по розыску экипажа и самолета «Родина».

К 1945 году было более 1100 отличников. За тридцать четыре года число отличников достигло 17 тысяч. Среди них Герои Советского Союза и Герои Социалистического Труда, заслуженные пилоты СССР и заслуженные штурманы

Новый знак создан художником Валентином Федоровичем Никитиным. Детство и юность Валентина Федоровича прошли в годы становления советской авиации, когда одним из популярнейших в стране был лозунг «Летать выше всех, дальше всех и быстрее всех». Имена Б. Чухновского, М. Бабушкина, В. Чкалова, летчиков — первых Героев Советского Союза и других выдающихся летчиков были известны каждому мальчишке. Поэтому в рисунках В. Никитина, учащегося художественной студии при Доме учителя, значительное место занимала авиационная тематика. После окончания школы,

Новый нагрудный знак «Отличник Аэрофлота»

зимней навигации. Благодаря безотказной работе материальной части и высокому мастерству вождения комсомольский экипаж в составе командира самолета С. Н. Фоканова, второго пилота С. М. Андреева и бортмеханика-радиста М. К. Казеннова отлично справился со своей задачей. В условиях высокогорных и ограниченных аэродромов они успешно преодолели труднейшие участки перелета — Кавказский хребет, Каспийское море, пески Каракумов, среднеазиатские горные хребты, впервые на самолете такого типа точно выдержав график полета и покрыв расстояние 10750 километров за 44 часа 40 минут летного времени. Экипаж самолета был награжден знаками

СССР, орденосы. Эти люди — золотой фонд гражданской авиации нашей страны. Их отличный труд способствовал превращению Аэрофлота в крупнейшее образцовое авиатранспортное предприятие мира.

Нагрудный знак «Отличник Аэрофлота» нового образца представляет собой объемную пятиконечную звезду, выполненную в желтом полироном металле с горячей эмалью. Знак многоплановый; на сфере, расположенной на фоне развернутых флагов СССР и Аэрофлота, укреплен накладная рельефная эмблема Аэрофлота, выполненная в белом металле. Накладной картуш с цифрой 50 будет отсутствовать.

в которой долгие годы хранились рисунки В. Никитина, служба в армии, война с белофиннами, Великая Отечественная война, ранения, правительственные награды.

Только в 1947 году удалось возвратиться к любимому занятию. После завершения образования В. Никитин работает в мастерской рекламно-прикладной графики Художественного фонда РСФСР. Он много сделал в области авиарекламы: оформлял буклеты, плакаты и другие печатные издания, популяризирующие Аэрофлот.

В 1957 году Валентин Федорович стал работать над значками. Работа с металлом увлекла его, и он создал рисунок одного из пер-

вых значков Аэрофлота. Авиационная тематика занимает значительное место в творчестве В. Никитина. Он получает огромное удовольствие, когда удается на небольшом значке передать стремительность полета, величие огромных воздушных кораблей, бороздящих небо нашей страны. Им созданы серии значков с изображением самолетов, которые находились в эксплуатации на линиях Аэрофлота.

И, наконец, работа над новым знаком «Отличник Аэрофлота». Эта работа была необычайно трудной. Ведь Валентину Федоровичу необходимо было облечь в новую, современную форму и отразить огромные достижения гражданской авиации СССР за истекшие годы, оставив основные детали старого знака. С этой задачей он полностью справился. Рисунок нового знака «Отличник Аэрофлота» без изменений был утвержден Художественным советом и коллегией МГА СССР.

В настоящее время художник работает над новыми знаками по авиационной тематике. Он мечтает о создании серий, отражающих основные события в истории авиации СССР.

И. СУД,
А. РИЦ.

СРЕДИ авиаторов Урала имя Валентина Ивановича Широких занимает достойное место. Он родился в 1921 году в деревне Малково Уржумского района Кировской области, окончил здесь семь классов. В 1938 году Валентин переехал в Саранск, стал курсантом аэроклуба, а через два года поступил в военную авиашколу.

Летчик из Уржума

В конце 1943 года Широких направили в действующую армию, на Первый Украинский фронт. 7 января 1944 года он получил первое боевое крещение. Войска Первого и Второго Украинских фронтов освободили правобережную Украину. 14 марта Широких три раза летал на штурмовку техники.

Летом 1944 года Широких участвовал в разгроме львовской группировки гитлеровцев, в освобождении Западной Украины. 15 июля группа, выполнив задание, взяла курс на свой аэродром. В это время на штурмовиков набросились восемь истребителей «Фокке-вульф-190». В неравном бою штурмовикам удалось сбить два «фоккера».

За время пребывания на фронте Валентин Иванович совершил 198 успешных вылетов.

За отвагу и героизм, проявленные в боях с фашистскими захватчиками, Указом Президиума Верховного Совета СССР Валентину Ивановичу Широких было присвоено звание Героя Советского Союза.

В 1946 году Широких демобилизовался. Сейчас он живет на Украине. Ижевск.

Ф. КРАВЦОВ.



САМОЛЕТ в последний раз качнулся и тяжело опустился на посадочную полосу.

Пробежав сотню-другую метров, устало выдохнул: «Фу-у-у» и, притормозив перед рулежкой, медленно пополз к стоянке.

Лопастей замелькали и потихоньку остановились. Приехали.

Дверь отскочила и сдвинулась, открыв черный

РЕЙСОМ ИЗ...

проем грузовой кабины. В проеме показались три дыни. Не простые дыни — ташкентские.

...Они шли в авоське. За ними как-то неудобно согнувшись, прямо-таки со слезами умиления на лице вышел командир. В другой его руке был портфель, ну даже не портфель, а баул (грузоподъемностью не ниже 30 килограммов), и был в нем товарный груз из помидоров и яблок.

Следом за командиром вышел второй пилот, он тоже нес авоську с дынями, но — вот беда! — кроме портфеля, раздувшегося до неузнаваемости, у него был еще арбуз — да-да, обыкновенный астраханский арбуз. Ведь в Астрахани тоже садились!

Следом за ними вышли радист, штурман и механик с поклажей, которую не мог бы поднять даже знаменитый ученый ишак Ходжи Насреддина.

Растянувшись цепочкой, этот живой пунктир дотянулся до ближайшей стоянки автотранспорта.

Погрузили! Сели! Поехали...

Тонкий звенящий звук взметнулся из-под задних колес и замер, рассыпавшись мурашками по спине экипажа. Машина завалилась назад, и, обмянув, легла на ровную поверхность асфальта.

Командир, согнувшись, выпростал сначала ноги,

затем голову и, выпрившись, в отчаянии пнул ногой задний скат:

— Эх ма! Техника, а подвела. Как же мы такую нагрузку выдерживаем? К. БОКОВ.

Кольцовский аэропорт.



СПОРТ

ДВА дня проходила XXII спартакиада Уральского управления гражданской авиации. И даже этот короткий срок — два дня, многое рассказал о коллективах предприятий, команды которых участвовали в соревнованиях. В них, как в зеркале, отразилась не только работа инструктора по физкультуре и спорту, но и сплоченность комсомольской организации, ее отношение к порученному делу, умение собраться с силами для достижения поставленной цели.

Подготовка к соревнованиям в нашем управлении шла параллельно со сдачей

приятя управления приехали на спартакиаду своих представителей.

Поднят флаг соревнования. Спартакиаду открывает председатель оргкомитета М. И. Новиков. Он поздравляет собравшихся с большим событием в спортивной жизни управления, высказывает пожелание, чтобы молодежь нашего управления всегда была дружна со спортом.

Парад окончен. Судьи приглашают участников к спортивным площадкам.

Самая короткая дистанция оказалась самой трудной. Финал стометровой дистанции у женщин проходил неожиданно и, честно говоря, досадно.

Участницам забега был дан фальстарт. И вот появилась уже неуверенность в своих силах, сорван психологический настрой. Второй старт — из четверых дистанцию прошли только две

спортсменки — из Кургана Т. Галкина — 1.02 минуты. Она же была первой и в беге на 800 метров — 2.21 минуты. К этому хотелось бы добавить мнение главного судьи соревнований Виктора Ивановича Смирнова, заметившего, что при упорных тренировках Галкина может добиться очень неплохих результатов.

Остальные места в беге на 400 метров распределились так — второе у челябинской спортсменки Г. Агиенко 1.10.1 минуты, на третьем — кировчанка И. Фадица 1.16.6 минуты. На дистанции 800 метров второе место заняла Л. Домотырко из Ижевска 2.43.4 минуты, третье — пермячка Г. Караматова — 2.48.8 минуты.

Очень интересно проходил бег на дистанции 1500 метров. Стартовый выстрел положил начало одному из упорнейших состязаний, про-



Достаточно сказать, что первое место в прыжках в высоту заняла Г. Агиенко из Челябинска, преодолевшая планку на высоте всего лишь 1.25 метра, чтобы понять разочарование зрителей.

Инструкторам по физкультуре и спорту предприятий следует всерьез подумать об освоении этих видов спорта.

У мужчин соревнования

Курбаковских, метнувший гранату на 48 метров 90 сантиметров, и на третьем — челябинец Малойван — 47 метров 44 сантиметра.

Большой интерес зрителей вызвала эстафета четырехэтапа по сто метров. Здесь первенствовали у женщин спортсменки из Ижевска, пронесшие эстафету за 1.00.2 секунды, на втором — челябинцы —

соревнований была исключена женская команда свердловчан.

В эстафете у мужчин первое место занято командой Кольцовского авиапредприятия (48,7 секунды), на втором — курганские авиаторы (49,8 секунды), на третьем — команда Утуса.

Эстафетой закончилась XXII спартакиада УрУ ГА.

На торжественной линейке были вручены грамоты и ценные подарки чемпионам спартакиады.

Команде - победительнице — авиаторам предприятия Кольцово — был вручен первый приз — хрустальный кубок.

Флаг спартакиады был спущен.

Что сказать об этих состязаниях? В целом организация соревнований, несмотря на досадные случайности, прошла на высоком уровне, в хорошей товарищеской атмосфере. Огорчило только то, что Утусское авиапредприятие не выставило на спартакиаду команды женщин, что заведомо снизило накал соревнования, что судейская коллегия учла не все пожелания участников, и, конечно то, что время соревнований совпало с ненастной погодой, которая помешала спортсменам показать хорошие результаты, достойные их возможностей.

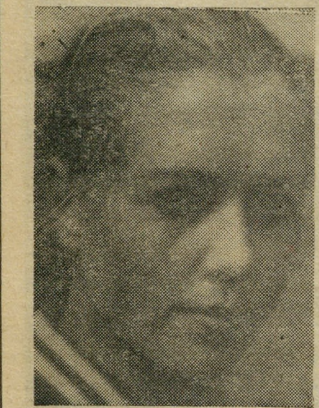
Хотелось бы закончить этот репортаж словами главного судьи соревнований В. И. Смирнова.

— Конечно, досадно, что не смогли ребята добиться высоких результатов, но в целом, мне кажется, от старта до финиша, спартакиада удалась. Главное в ней было — высокий спортивный дух, желание достичь большего, массовость, — словом, те качества, которые присущи рыцарям королевского спорта — легкой атлетике.

В. КОПНОВ.
Фото автора.

ОТ СТАРТА ДО ФИНИША

XXII летняя спартакиада УрУ ГА



Т. Коземаслова, инструктор по физкультуре и спорту Ижевского авиапредприятия, чемпионка спартакиады в беге на дистанции 200 метров.

норм ГТО, и уровень общей спортивной подготовки команды в первую очередь зависел от того, насколько серьезно та или иная организация авиапредприятия отнеслась к этому важному делу.

В сегодняшнем номере газеты мы рассказываем о том, как проходила спартакиада, праздник легкой атлетики, к которому столько готовились спортсмены нашего управления.

По стадиону движется колонна спортсменов. Проходят неоднократные чемпионы управления — свердловчане, их постоянные серьезные соперники курганцы и челябинцы, небольшая, но сильная команда ижевцев, пермяки, магнитогорцы — все авиапред-

спортсменки. Причем, в этом забеге, (финальном!) они показали результат ниже, чем в предыдущих. Например, ставшая чемпионкой Вера Фучкина (Кольцово) пробежала в финале дистанцию за 14,2 секунды, а прежний ее лучший результат был 13,8 секунды. А вот у Т. Коземасловой и Л. Пелых из Ижевска были одинаковые результаты. Но Пелых в финальном забеге не вышла на дистанцию, озадаченная фальстартom, и уступила победу своей землячке.

Первое место в беге на 200 метров среди женщин заняла ижевская спортсменка Т. Коземаслова, преодолевшая дистанцию за 32,0 секунды, на втором месте Л. Попова из Перми с результатом 32,1 секунды и на третьем А. Квашня, спортсменка из Челябинска, пробежавшая 200 метров за 32,8 секунды.

Зато четырехсотметровая дистанция у женщин была интересной. Очень хорошее время показала на ней



ходившему здесь, на спартакиаде. Вперед вырываются магнитогорец, кировчанин. В начале дистанции лидеры менялись каждые десять секунд. Но вот и конец дистанции, вперед выходит спортсмен из Кольцово П. Куцевалов. Почти вплотную за ним идут бывшие прежде лидерами кировчанин И. Огородников и В. Сазонов из Магнитогорска. Последний рывок — и П. Куцевалов под аплодисменты зрителей рвет финишную ленточку. Он победил с результатом 4.33.7 минуты. Вслед за ним приходят на финиш И. Огородников из Кирова (4.37.0 минуты) и магнитогорец В. Сазонов (4.40.4 минуты).

Прыжки в длину и высоту у женщин вызвали меньший интерес зрителей. Может быть, потому, что в этих видах спорта играет важную роль не только подготовка спортсменов, но и количество сильных участников. Здесь, же, и в прыжках в длину, и в высоту, спортсменки быстро выходили из соревнований, не сумев добиться каких-либо значительных результатов.

по прыжкам в длину, и особенно в высоту, прошли намного интереснее.

Высота 160 сантиметров. Сходит курганец Г. Звягин. Осталось только два участника — В. Кадников из Перми и О. Наколюшкин из Кольцово. Оба преодолевают эту высоту. Планка поднята на 165 сантиметров. Зрители аплодируют спортсменам. Но вот планка перенесена еще на одно деление. Пермский спортсмен терять последнюю попытку. Остается только Наколюшкин. Он взял высоту 175 сантиметров.

Создалось такое впечатление, что к метанию гранаты в спортивных организациях предприятий относятся, к сожалению, недостаточно серьезно — очень уж много было у спортсменов технических ошибок. Порой из трех засчитывалась лишь одна попытка. Остальные гранаты даже не падали на площадки сектора.

У мужчин первое место в метании гранаты занял пермяк Н. Широков с результатом 49 метров 70 сантиметров, на втором месте

1.04.0 секунды, на третьем — курганцы — 1.05.03 секунды. Здесь следует отметить, что за нарушение правил



СТАРТ!



ФИНИШ!



г. Свердловск, И-20
Редакция газеты
«Авиатор Урала»
Тел. 235 — 461.
235 — 496.

Редактор В. С. ГУРИН.
НС 07407. Заказ № 5979.

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