

С ПРАЗДНИКОМ, ДОРОГИЕ ЖЕНЩИНЫ!

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

№ 7 (1887).

ЧЕТВЕРГ,

8

МАРТА

1973 г.

ГОД ИЗДАНИЯ

XXX

Цена 2 коп.



Авиатор

УРАЛА

ОРГАН УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ
И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

НЕ ПЕРВЫЙ год соревнуются летные коллективы Уктусского и Пермского авиапредприятий. У них примерно одинаковый объем и условия работ, что позволяет следовать одному из принципов социалистического соревнования — сравнимости результатов.

Стоит отметить, однако, что соблюдение одного лишь этого принципа не позволит достаточно широко и глубоко развернуться социалистическому соревнованию. Надо сказать, что к некоторым вопросам стороны подходили порой чисто формально.

После выхода в свет постановления ЦК КПСС 1971 года «О дальнейшем улучшении организации социалистического соревнования» командование, партийная, профсоюзная и комсомольская организации летного подразделения

У друзей по соревнованию

разработали конкретные мероприятия по улучшению организации соревнования в коллективе вообще и, в частности, в соревновании с пермскими авиаторами.

В начале 1972 г. на общем профсоюзном собрании были вскрыты недостатки, упущения в организации соревнования, было решено послать делегацию для заключения договора о соревновании.

В феврале договор был заключен, коллективы обменялись социалистическими обязательствами.

Ежеквартально коллективы обменивались

показателями, а в июле пилоты из Уктуса побывали в Перми, где подвели итоги выполнения социалистических обязательств за первое полугодие.

Прошел год, подведены итоги работы, и вот побывали пилоты Пермского подразделения в гостях у свердловчан.

В этот день гости присутствовали на встрече пилотов трех поколений, которую проводили комсомольцы летного подразделения. Член комиссии пермяков секретарь комсомольской организации летного коллектива В. Д. Кривошеев после проведения

встречи сказал: «Соревнование — это обмен не только опытом производственной работы, но и работой комсомольской организации, организацией отдыха пилотов. Ваш опыт встречи с ветеранами аэропорта мы применим у себя.

А наутро — знакомство со службами подразделения, его показателями.

Гости осмотрели наглядное оформление хода социалистического соревнования, стенды «Комсомольская жизнь», задержались в методическом классе пилотов, искренне позавидовав, что у них нет пока такого методического помещения.

Член комиссии, командир подразделения химиков Г. Д. Беккер, детально ознакомился с работой подразделения свердловчан, где командиром Ю. В. Курашев.

Оба подразделения успешно выполнили производственный план, так что пилотам было о чем рассказать друг другу, поделиться опытом, передовыми приемами работы.

Так, Г. Д. Беккер рассказал о случае отравы посевов, раскрыл причины и предостерег наших пилотов. Химики тепло благодарили гостей.

После полетов собрались актив подразделения, все находящиеся на базе пилоты.

Об итогах работы коллектива за год рассказал гостям командир подразделения, который отметил успехи и недостатки в работе.

Гостей заинтересовали организация проведения конкурса «Лучший по профессии», работа конкурсных комиссий.

Уктусские пилоты выслушали итоги работы пермяков, их советы и замечания, обменялись социалистическими обязательствами, конкретизировали ряд пунктов и заключили договор.

В. ДЕРЕВЯНЧЕНКО,
зам. командира подразделения по политико-воспитательной работе
Уктусского авиапредприятия.

ДОБИЛИСЬ ВЫСОКОГО ЗВАНИЯ

На состоявшемся недавно в службе радионавигации и связи Кировского авиапредприятия профсоюзном собрании были вручены вымпел и свидетельство о присвоении этому коллективу звания коллектива коммунистического труда.

Это событие было итогом подведения результатов движения за коммунистический труд.

Присвоение звания «Коллектив коммунистического труда» — свидетельство большой работы, проделанной работниками службы РиС.

Этого высокого звания добился своим трудом еще один коллектив Кировского авиапредприятия — авиация ПАНХ.

Движение за коммунистический труд в Кировском авиапредприятии продолжается.

Р. ТОЛОВ.

АЭРОПОРТ

Аэропорт — служитель неба,
И сам, как будто неземной.
Здесь поле не вскипает
хлебом,
А служит взлетной полосой.
Здесь все работы, все заботы
На самолеты, на полеты,
И реют ИЛы над страной,
Грохочут ТУ, воркуют АНы
И тают ЯКи в вышине.
Здесь все таким предстанет
странным
И непривычным с первых
дней:
И неумолчный гул моторов,
И свой язык, свой круг
тревог,
Что кажется — другая
скорость
Вращает этот городок!
Живешь сначала просто
лишним
И все стараешься понять:
Ну, почему здесь все
мальчишки
Мечтают летчиками стать?
И так ли просто для пилотов
Вершить небесную работу?
Но если и твои стремленья
Вольются в такт сего
вращенья,
Пусть небо смотрит с высоты,
Ты будешь с ним почти
на «ты».



В УРАЛЬСКОМ УПРАВЛЕНИИ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ РАБОТАЕТ НЕМАЛО ЖЕНЩИН. Л. СЕРЕБРЕННИКОВА ИЗ ЧЕЛЯБИНСКА — ВТОРОЙ ПИЛОТ КОРАБЛЯ ИЛ-18. Г. ПИРГОВА ЛЕТАЕТ КОМАНДИРОМ САМОЛЕТА АН-2 В УКТУСЕ. БОЛЕЕ 30 ЛЕТ ТРУДИТСЯ В АЭРОФЛОТЕ Р. МОРОЗ, НЫНЕ ЗАМЕСТИТЕЛЬ НАЧАЛЬНИКА ОТДЕЛА ПЕРЕВОЗОК И КОММЕРЧЕСКОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГА. А СКОЛЬКО ИХ, ПРОСТЫХ, СКРОМНЫХ РАБОТНИЦ, В КАЖДОЙ АВИАЦИОННО-ТЕХНИЧЕСКОЙ БАЗЕ, В СЛУЖБЕ БОРТПРОВODНИКОВ, МЕТЕОСЛУЖБЕ, В СЛУЖБЕ РАДИОНАВИГАЦИИ И СВЯЗИ!

СЕГОДНЯ — МЕЖДУНАРОДНЫЙ ЖЕНСКИЙ ДЕНЬ, ПРАЗДНИК ВЕСНЫ, СЧАСТЬЯ, УЛЫБОК. ХОЧЕТСЯ ПОЖЕЛАТЬ ВСЕМ ЖЕНЩИНАМ — ПУСТЬ БУДЕТ СОЛНЕЧНЫМ ДЛЯ ВАС ВЕСЬ ГОД!



Их наградила Родина

Алексей Минеев закончил бывшую Пермскую военно-авиационную школу. Там и подружился с Николаем Мельниковым. А потом вместе с 1942 года попали на фронт в одну часть. Братья Минельниковы — так звали неразлучных друзей Минеева и Мельникова. Они всегда были рядом, спешили в трудную минуту на помощь друг другу.

Алексей Иванович воевал летчиком ПО-2 в эскадрилье связи при штабе авиационного штурмового корпуса. Хоть и называли самолет немцы презрительно «Рус фанера», а боялись его.

ног сбился, разыскивая друга юности. И все-таки нашел его в госпитале, доложил командованию: скоро вернется.

Снова воевали друзья вместе, при том же штурмовом авиагвардейском корпусе. В разные «переплеты» попадали. В районе Брод летели с командиром корпуса — дали им сводку, что через этот район можно пролететь. Оказалось, там немцы продвинулись. Ушли маневром, вернулись с несколькими пробами.

А у Днестра в Молдавии однажды летели с генералом, командиром корпуса к линии фронта — неожиданно вынырнули вражеские истребители. Уйти удалось — скрылись «в складке» местности — ПО-2 фашистам достать не удалось. А тут, к счастью, подоспели советские истребители. Все закончилось благополучно. Так, в 4—5 километрах от линии фронта приходилось садиться под жестоким огнем.

Гвардии лейтенант Алексей Минеев совершил более 200 боевых вылетов. День Победы встретил под Берлином. На родину к берегам Камы фронтовик вернулся после демобилизации кавалером орденов Красного Знамени, Отчужденной войны второй степени, Красной Звезды, медалей. Боевого друга — Н. И. Мельникова, заслуженного pilota СССР не забывает, встречается с ним в Свердловске.

Алексей Иванович по здоровью перестал летать, но с небом не расстался — пришел работать в 1947 году в гражданскую авиацию, в Пермский аэропорт. И вот уже двадцать шестой год на хлопотной должности.

Пермские авиаторы работают не только в своей области. Они трудятся и на Украине, и в Узбекистане. А недавно несколько экипажей с берегов Камы помогли труженикам Ямало-Ненецкого округа в Тюменской области. А. И. Минееву частенько приходится координировать работу экипажей. Не первый раз он исполняет обязанности командира авиапредприятия. А это новые заботы.

К 50-летию юбилею Аэрофлота группа работников гражданской авиации Урала награждена орденами и медалями. Труд Алексея Ивановича Минеева отмечен орденом Дружбы народов. Поздравляем!

Ю. ГЕНДЕРТ.

Пермь.

Там,
за рекой
Днепром

Особенно памятно пилоту-гвардейцу 19 октября 1943 года. На Украине, за Днепром, под Пятихаткой, в село Пепельнастое доставил Минеев командира авиакорпуса генерал-лейтенанта Рязанова на встречу для связи и координации действий с маршалом бронетанковых войск Ротмистровым.

Видимо, фашистская разведка доложила о передвижении танков. Нагрянули фашистские бомбардировщики. Адъютант Ротмистрова, забежав, сказал: — Сейчас бомбить будут. Только генерал и маршал выскочили из дома, как вскоре он взлетел на воздух. Остались живы-здоровы!

Минеев был у самолета, укрытый никаким. В 3—5 метрах разорвалась осколочная бомба. Сильно ударило в голову. Очнулся в полевом госпитале. Узнал, что подобрали его случайно, что несколько недель был без сознания. Но врачи сделали операцию — смерть отступила.

Нять месяцев провалялся Алексей Иванович по лазаретам, в части его потеряли, не знали, жив ли. Командир корпуса дал приказ: найти летчика Минеева. Да и Мельников уже с

ПОВЕЛИТЕЛЬ «СИРЕНЫ»

— Николай Иванович, разберитесь с вашей «Сиреной»!

Очередь нетерпеливо зашевелилась. Кое-кто уже знал о том, что в кассах Челябинского агентства работает новейшая система резервирования мест. Обуздать электронную «Сирену» ничуть не легче, чем легендарную. Как всякая новинка, она первое время капризничает и доставляет немало хлопот тем, кто с ней работает. Долго ли придется ждать, пока все уладится?

Будущие пассажиры напрасно волновались. Николай Иванович Тихонов, инженер службы связи Челябинского авиапредприятия, вместе с москвичами монтировал электронную установку, своими руками почувствовал каждый ее узел. Он видит «Сирену» насквозь, мгновенно определяя, где серьезная поломка. И она послушно возвращается к своим обязанностям.

Николай Иванович — инженер коммерческой связи. Он обслуживает всю аппаратуру агентства — пульт комплектации рейсов, конечные устройства в кассах, телеграфный узел, который поддерживает прямую связь со Свердловским, Магнитогорским и другими портами, принимает и закрывает бронь на нужные рейсы. В горагентстве он уже 4 года, а в трудовой книжке дата его первого рабочего дня — 21 марта 1949 года. Попал в службу связи, как он уверяет, «по наследству»: отец — авиатор с 1931 года.

Тогда в аэропорту существовал единственный вид

связи — радио. Радиоцентр находился в кузове радиостанции — грузовика. Работали, как в подводной лодке — человек, а вокруг оборудование. Ни встать, ни позу переменить.

Радиооператоры переговаривались лишь с другими портами. Первые собственные самолеты — ПО-2, «небесный тихоход» — не были оборудованы радиопереговорным устройством. Загрузят в самолет 2 центнера груза или двух пассажиров и летят, от одного наземного ориентира к другому. С земли уже ничем нельзя было им помочь.

В 1954 году Николай Иванович монтировал новый радиоцентр, который поместили в финском домике. Январь был не особенно холодный, но домик продувало со всех сторон, и радиооператоры «по совместительству» выступали в роли истопников. Не потому, что это вменялось в обязанность, а просто — иначе замерзнешь.

Через год на КДП появилась первая ультракоротковолновая радиостанция. Она давала устойчивую ближнюю связь с самолетами. Николай Иванович монтировал и эту, чисто самолетную, и следующую, стационарную, наземную, он устанавливал новые приемники и передатчики.

Сейчас эти марки знают немногие. Тихонов перечисляет их без запинки. Для него событие прошлого да-

А. ГРОМОВ,
начальник грузовой
службы.
Кольцово.



Татьяна Кузина работает в Кольцово. Она одна из лучших бортпроводниц Свердловского авиапредприятия.

Первый
командир
ИЛ-18

Анатолий Оборин пришел в небо необычно — через заводскую проходную. После окончания Пермского авиационного техникума имени А. Д. Швецова работал техником.

Без отрыва от производства он завершил обучение в местном аэроклубе, поднялся в воздух. А затем — Бугурусланское училище, освоение вождения ПО-2, ЯК-12. Летал на ледовую разведку, выполнял санитарные задания.

Позже пересел на самолет ЛИ-2. «Вывозил» Анатолия Николаевича — давал «добро» на самостоятельные полеты «бать», как называют его в Пермском авиапредприятии, Владислав Иннокентьевич Сенкевич, орденносец, учитель многих командиров и пилотов. Первыми наставниками Оборина были известные на Урале асы Г. Борцов, Г. Борисов, В. Хусанов, а от начала до конца обучения с Анатолием Николаевичем летал Иван Георгиевич Ширинкин. А. Н. Оборин стал летать по всем трассам страны.

В мае 1970 года в Пермском аэропорту начали базироваться самолеты ИЛ-18. Это уже были не эпизодические полеты лайнера. Анатолий Николаевич — пионер освоения новой техники в Прикамье, из ученика превратился в учителя.

С января 1971 года в Перми организовалось подразделение самолетов ИЛ-18. Первым его командиром стал первый командир этого лайнера.

Страна отпраздновала 50-летие образования гражданской авиации. Среди достойных, кого отметила в этот знаменательный день Родина, — имя Анатолия Николаевича Оборина. Его труд в небе отмечен орденом «Знак Почета».

Ю. КАРЛОВ.
Пермь.

СТУПЕНЬКА МЕЖДУ ПРАКТИКОЙ И ТЕОРИЕЙ

Полет по кругу ИЛ-18 обходится государству в 100 рублей. Для того, чтобы пилот освоил в воздухе новый прибор, требуется минимум 5 кругов. Однако существует способ удешевить этот процесс. Если изучить прибор по специальному методическому наставлению, то пилоту потребуется всего один круг тренировочного полета.

Весь вопрос упирается в эти самые наставления. Их, к сожалению, нет. Наставлений по аэродромной службе, например, по одному на летное предприятие. Новые книги по авиации поступают в мизерных количествах и сразу же расходятся по сейфам.

Между тем в Уральском управлении существует летно-методический кабинет, где собрана вся эта литература. Кабинет открылся 12 сентября 1972 года в учебно-тренировочном подразделении, в комнате, где раньше стоял тренажер. В приказе начальника управления смысл создания кабинета сформулирован в следующих словах: «С целью оказания квалифицированной помощи и консультации в вопросах летно-методической работы командному составу и экипажам в совершенствовании техники пилотирования, эксплуатации материальной части самолетов и вертолетов, в организации, подготовке и обеспечении полетов с высокой степенью безопасности».

Летно-штурманский отдел передал в кабинет все методические разработки управления, сделанные преподавателями учебно-тренировочного подразделения, опытными командирами. Они касаются вопросов, связанных с выполнением того или иного элемента методики полета в особо сложных условиях и опираются на практику пилотов Урала.

Раньше эти разработки рассылались по подразделениям, а сейчас их вместе с другими методическими изданиями можно найти в кабинете. Все это сделано для того, чтобы человек мог прийти и познакомиться с необходимой литературой, разобравшись в сложных вопросах, обратиться за помощью к преподавателю. Уже сейчас кабинет пре-

вращается в своеобразный методический центр. Сюда приходят авиаторы, чтобы подготовиться к лекции, пролистать новую книжку. В феврале каждый день здесь занималось примерно по 6 человек. Места для занятий для базовых пилотов достаточно. Литература по каждому типу самолетов собрана в отдельном столе, чтобы легче можно было выбрать необходимую книжку.

«Взлет и посадка при высоких температурах» — это тема доклада Геннадия Ивановича Мезина, командира корабля АН-24. Подготовка к весенне-летней навигации каждый год требует учета новейших сведений по аэродинамике. До подразделений не дошла «Практическая аэродинамика самолета АН-24», а заведующий методическим кабинетом Александр Петрович Харитонов уже может предложить для занятий эту книжку, и совсем пока редкую «Практическую аэродинамику самолета ЯК-40».

Из Магнитогорска не один раз приезжал командир летного подразделения Юрий Александрович Синицын. Он вместе с пилотами фотографировал планшеты, переснимал методические разработки. Магнитогорцы собираются организовать собственный летно-методический класс, предназначенный для пилотов.

Заместитель командира Кольцовского авиапредприятия Иван Яковлевич Мазин интересовался материалами по дисциплинарной практике. А. П. Харитонов предложил ему очень редкие учебники, изданные Академией гражданской авиации. Для командного состава в методкабинете имеется литература по воспитанию, психофизиологии летного труда, авиационной педагогике, организации летной работы. Особое место занимают книги по научному управлению производством, такие, например, как «Человек в системе управления самолетом» В. Фролова, «Инженерная психология в авиации и космонавтике» В. Денисова и В. Онищенко.

Особенно одобрил витрину с новой литературой доцент кафедры летной

эксплуатации Академии ГА А. К. Тарасов. Ценна и другая витрина, на которой представлены новые руководящие документы, информация, указания по безопасности полетов. В подразделениях эти документы подшиваются в папку, а в кабинете они выставлены на самом видном месте.

Летно-методический кабинет Уральского управления находится в стадии становления. Дожидаются сво-

Кажется, давно ли вертолеты фигурировали только в фантастических повестях, а сейчас без них трудно представить жизнь большого современного города. И вертолетный парк у нас все расширяется и обогащается. На днях «прописку» на Уктусе получил первый турбовинтовой «МИ-2». С разрешения командования корреспондент принимал участие в контрольно-испытательном полете.

Авиаторы горазды на прозвища. И когда я спросил, где стоит новая машина, мне с улыбкой отвечали: «Она отличается своей светлой окраской. Настоящий сизый голубь...». Да, новый вертолет приятно радует глаз своей близкой. На борту конструкторский «герб»: изображение винта, описывающего, словно спутник,

его часа в сейфе диапроектор и два магнитофона. На магнитофонных лентах будут храниться записи объективного контроля по полетам и посадке в особых условиях, на турникетах поместятся красочно оформленные выдержки из специальной литературы. Для всего этого оборудования нужны дополнительные комнаты, поэтому методкабинету предстоит не только накапливать литературу, но и расти территориально. Но главное — привлечь как можно больше людей, разъяснить им полезность методкабинета, который поможет осуществить необходимый синтез между теорией и практикой.

И. ИОРШ.

эллипсоидную орбиту.

Люди в промасленных комбинезонах что-то подкручивают. Инженер А. Кунчиков говорит: «МИ-2» делают сейчас по советской лицензии в братской Польше. Оттуда он в разобранном виде (смотрим, вон на аэродроме контейнеры) поступает в

ИСПЫТАТЕЛЬНЫЙ ПОЛЕТ

СССР. Хочу похвалить наших техников Р. Сайфуллина, Н. Лежнина и А. Мокрушина, которые впервые и сравнительно быстро собрали новинку. Теперь осталось испытать

ее в деле». Доверено это одному из лучших вертолетчиков, командиру подразделения А. А. Белозерцеву, который осваивал новую технику в Крестовском

летном училище гражданской авиации.

Начинается собственно облет по традиционной «коробочке». Первый, второй, третий круг над Уктусом. Пилот разгоняет «МИ-2» до предела, что тоже входит в программу испытаний, и довольный обращается ко мне: «Отличная машина. Думаю, понравится и коллегам, и будущим пассажирам». В самом деле, встретивший нас на земле и поздравивший с воздушным крещением командир Уктусского авиаподразделения А. И. Ермолаев дополнил отработанное впечатление таким интервью: «Этот вертолет, идущий на смену старенькому поршневому «МИ-1», по существу, многоцелевой. Его с нетерпением ждут у нас геологи и врачи, лесной патруль и пожарные, почта и ГАИ. Благодаря возросшей надежности (все-таки два двигателя) можно будет летать и над городом, контролируя интенсивное движение транспорта на улицах и площадях. Кроме того, в удобный салон, рассчитанный обычно на восемь пассажиров, после небольшой манипуляции с креслами-диванами, войдут сотни килограммов груза».

В. ЗАЙЦЕВ.

Уктус.

Крылатая гвардия

Издательство «Планета» выпустило набор из 30 открыток «Крылатая гвардия». На них изображены славные героини 46-го гвардейского Таманского авиационного полка. Это соединение было создано в октябре 1941 года под руководством известной всей стране летчицы Героя Советского Союза М. М. Расковой.

Летчицы этого прославленного полка принимали активное участие в обороне Кавказа, освобождали от фашистов Кубань, Таманский полуостров, а войну закончили на территории Германии. За время войны полк совершил двадцать четыре ты-

сячи боевых вылетов, сбросив на врага три миллиона килограммов бомб. Советское правительство наградило его орденами Красного Знамени и Суворова третьей степени. Все девушки неоднократно награждались орденами и медалями, а 23 из них были удостоены высокого звания Героя Советского Союза.

На открытках изображены Раиса Ермолаевна Аронова, Руфина Сергеевна Гашева, Полина Владимировна Гельман, Ирина Вячеславовна Ракобольская, Магуба Гусейновна Сыртланова и другие отважные патриотки. Одна из открыток по-

священа Серафиме Тарасовне Амосовой (Тараненко), прибывшей в женскую авиачасть из города Янаула в Башкирии, где она работала начальником учебной части летной школы. Учитывая ее опыт, Серафиму Тарасовну назначили командиром эскадрильи, а затем заместителем командира полка по летной части.

С. Т. Амосова обучала летчиц, а сама не раз летала на боевые задания, проявляя при этом мужество и отвагу. За время войны совершила 500 боевых вылетов. Ее грудь украшают несколько боевых орденов, среди них есть орден Александра Невского.

После окончания войны Серафима Тарасовна Тараненко проживает в Москве.

Другая открытка посвящена уроженке Удмуртии

Нине Захаровне Ульяненко. Когда ей исполнилось 17 лет, окончила 10 классов и одновременно аэроклуб, а потом стала студенткой авиационного техникума.

В 1942 году ей удалось попасть в женскую авиачасть. В полку ночных бомбардировщиков была штурманом, но летом 1943 года переучилась на летчицу.

В числе семерки отважных летчиц Н. Ульяненко совершила свыше 900 боевых вылетов. За смелость и отвагу ей 15 марта 1946 года было присвоено звание Героя Советского Союза. После войны Нина Захаровна Ульяненко на учебе: сначала в Курской областной партийной школе, а затем в Удмуртском педагогическом институте. Сейчас она преподает историю в одной из средних школ города Воткинска.

Ф. КРАВЦОВ.

ДОСУГУ — ВЫДУМКУ

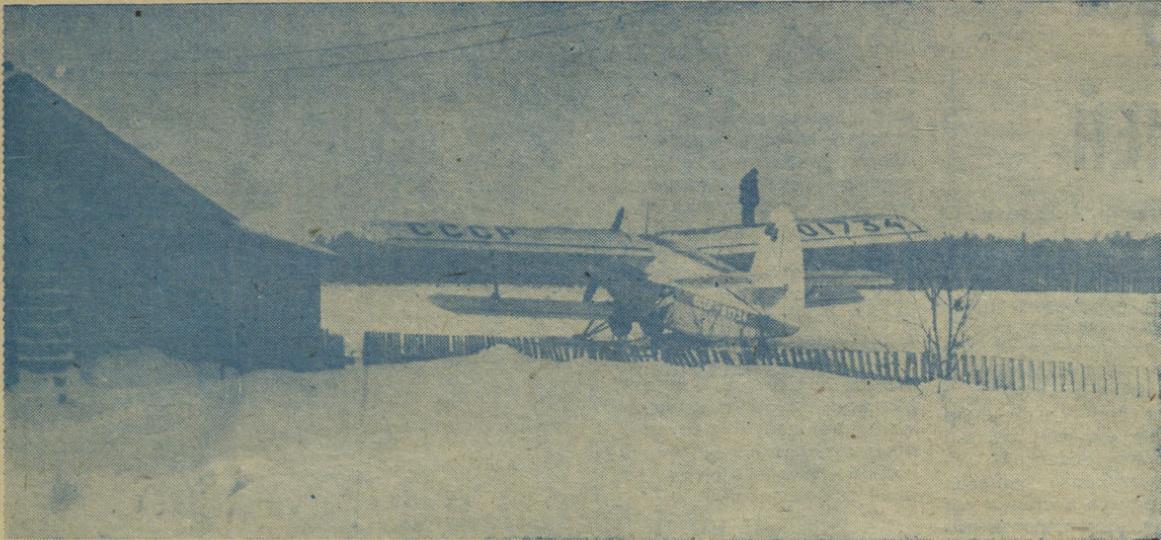
Комитет по физической культуре и спорту при Совете Министров РСФСР, Центральные (Российские) советы добровольных спортивных обществ обратились с письмом ко всем физкультурным организациям, спортивным районам, городам, автономных областей, национальных округов, областей, краев и автономных республик. В нем, в частности говорится:

ЦК КПСС, Совет Министров СССР, ВЦСПС и ЦК ВЛКСМ приняли постановление «О развертывании Всесоюзного социалистического соревнования работников промышленности, строительства и транспорта за досрочное выполнение народнохозяйственного плана на 1973 год».

Третий год девятилетки партия называет решающим. И сегодня у комитетов и советов спортивных обществ нет более важной задачи, как мобилизация физкультурников и спортсменов на борьбу за претворение в жизнь величественного народнохозяйственного плана, оказание всемерного содействия работникам промышленности, строительства, транспорта и сельскохозяйственного производства в их самоотверженном, высокопроизводительном труде.

Следует содержательно, разнообразно вести нашу физкультурно-спортивную работу. Физкультурным организациям вместе с комсомолом необходимо по-хозяйски взяться за налаживание спортивных мероприятий в клубах.

Страницы ИСТОРИИ



Предполетная подготовка АН-2.

Победила команда РиС

В кольцовском авиапредприятии состоялись традиционные состязания лыжников на приз имени Г. Бахчиванджи. В соревнованиях принимали участие спортсмены 20 команд со всех служб аэропорта. Первое место по итогам двух зачетов команд завоевала служба РиС, на втором месте — команда летного подразделения Кольцово, на третьем — команда отдела перевозок. В личном первенстве победителями среди мужчин стали П. Расковалов М. Яковлев и Ф. Глухов.

З. БУРЦЕВА,
старший инструктор по физкультуре и спорту Кольцовского авиапредприятия.

На турнир в Серов

ОБКОМ КОМСОМОЛА С 4 ПО 10 МАРТА ПРОВОДИТ В СЕРОВЕ ОБЛАСТНЫЕ СОРЕВНОВАНИЯ СРЕДИ ДЕТСКИХ ХОККЕЙНЫХ КОМАНД НА ПРИЗ КЛУБА «ЗОЛОТАЯ ШАЙБА». СЕРДЛОВСК НА ЭТОМ ТУРНИРЕ ПРЕДСТАВЛЯЕТ ЧЕМПИОН ГОРОДА, ДВА РАЗА ЗАВОВАВШИЙ ПЕРЕХОДЯЩИЙ ПРИЗ ГОРКОМА ВЛКСМ, КОМАНДА «АВИАТОР». В НЕЙ ИГРАЮТ МАЛЬЧИКИ 14—15 ЛЕТ.

ПРЕДСТАВИТЕЛЕМ КОМАНДЫ В СЕРОВ ПОЕХАЛ НАЧАЛЬНИК ЦДА БОРИС ГАВРИЛОВИЧ ГОНЧАРОВ. В «АВИАТОРЕ» ИГРАЮТ СЫНОВЬЯ ГОНЧАРОВА, СТАРШИЙ ИЗ НИХ ВОЛОДЯ ИЗБРАН КАПИТАНОМ КОМАНДЫ.

В. ГЛЕБОВ,
секретарь комитета ВЛКСМ Кольцовского авиапредприятия.

Самый ценный приз XXI зимняя спартакиада УрУГА

Три дня продолжалась XXI зимняя спартакиада Уральского управления гражданской авиации.

За это время спортсмены успели вновь узнать сильные и слабые стороны соперников, померились силами.

Однако полученные кубки и грамоты, завоеванные в трудной борьбе призовые места — не окончательный и не главный итог спартакиады, который вынесли из нее участники.

Очень многое можно сказать, отметив, что соревнования проходили под девизом массовой сдачи зимних норм спортивного комплекса «Готов к труду и обороне». Немаловажно то обстоятельство, что еще раз продемонстрирован уровень физической подготовки авиаторов. Теперь по итогам соревнования спортивные организаторы авиапредприятий могут яснее представить себе задачи по внедрению в жизнь комплекса ГТО. Наш корреспондент в своем репортаже рассказывает о XXI спартакиаде Уральского управления гражданской авиации.

Уральская погода в этом году не балует спортсменов своим вниманием. Крепкие морозы неожиданно сменились длительной оттепелью, которую можно назвать «преддверием весны», но только не свердловской зимой.

Но и у нынешней зимы бывают свои причуды. Такой причудой оказался день начала соревнований, с сильным морозцем, снегом, словно специально приготовленным для лыжников, в меру скользким и мягким. Словом, большинство условий, каких можно ожидать от погоды для проведения хорошего спортивного праздника, соблюдены. Это, конечно, повлияло и на организацию соревнований.

По традиции спартакиада

началась парадом участников. На линейке стоят спортсмены Кольцово, Перми, Кирова, Кургана, других авиапредприятий, стоят испытанные в состязаниях спортсмены, не раз приносившие победы своим коллективам, стоят новички, впервые попавшие на состязания.

Председатель организационного комитета спартакиады, заместитель начальника Уральского управления М. А. Терентьев открывает спартакиаду. Он поздравляет участников с началом спортивного праздника, желает спортсменам быстрой лыжни и исполнения спортивных замыслов.

Итак, соревнованиям дан зеленый свет. Судьи разводят команды по стартам. Первой стартует команда девушек на дистанции пять километров.

Как всегда, возле стартовых собираются болельщики. Тренеры напутствуют своих питомцев, дают им советы.

Раздается команда:
— Марш.

И вот уже первый номер отправился в дорогу. Какова она будет, лыжная трасса спартакиады, и кому принесет победу — об этом все узнают к концу дня.

Вот стартует и мужская команда. Дистанция — 10 километров.

Пока уходила мужская команда, женская начинала уже подходить к старту.

Не обошлось и без курьезов. Спортсменка из Уктуса, вышедшая в дорогу первой, потеряла трассу и вернулась к финишу совсем с другой стороны.

Наконец, к финишу начала приходить и мужская команда. Подведены итоги. На этом и закончился первый день соревнований.

На второй день соревнования проходила лыжная эстафета. Здесь отличились кировчане, завоевавшие первое место.

День отдыха — и соревнования разгорается с новой силой.

Начались состязания женщин на восьмикilометровой и мужчин на пятнадцатикilометровой.

Заключительный аккорд спартакиады прозвучал несколько странно. Пермь уже почти праздновала свою победу (и, надо сказать, в стремлении к ней пермяки добились многого), но объявленные результаты заставили их погрузиться. Они заняли только второе место, после команды кольцовского авиапредприятия.

И вот, наконец, финал спартакиады.

К пьедесталу почета вызываются герои нынешней спартакиады.

Сегодня они заслужили не только призовые места, но и высшую награду — уважение своих товарищей своим стремлением к победе. Первое место и ценный приз завоевала команда Кольцовского авиапредприятия. На втором — пермяки. Третье место завоевали кировчане.

Закончилась XXI зимняя спартакиада управления, соревнования, к которым спортсмены авиапредприятий готовились долгие месяцы. Можно подвести итоги. Свое мнение высказывает

главный судья соревнований, судья республиканской категории: А. А. Довбыш:

— Вот уже несколько лет подряд мне приходится судить лыжные состязания авиаторов, и признаюсь, всегда ожидаю от них приятных сюрпризов. Есть в управлении сильные лыжники. Но я должен отметить, что у авиаторов постоянно соревнуются три команды: Кольцово, Пермь и Кирова. Они-то постоянно и делают между собой призовые места. И, должен сказать, не повышается, в общем, уровень мастерства. Мне кажется, все-таки, что спортивные организаторы авиапредприятий не всегда достаточно серьезно относятся к лыжному спорту. Отсюда и сравнительно невысокий уровень соревнований. С другой стороны, в спартакиаде авиаторов есть и свои плюсы. Один из них — массовость. Я рад, что эти состязания стали формой пропаганды комплекса ГТО. И в заключение мне хочется пожелать спортсменам-авиаторам высоких скоростей не только в воздухе, но и на земле.

Л. ИВАНОВ.

СВОДНАЯ ТАБЛИЦА РЕЗУЛЬТАТОВ СОРЕВНОВАНИЙ ПО ЛЫЖАМ (ПЕРВЕНСТВО УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ)

ЖЕНЩИНЫ — ДИСТАНЦИЯ 5 км.

В. Демидова, Пермское авиапредприятие — 24.11, I место.

Т. Ахмадуллина, Кольцовское авиапредприятие — 24.13, II место.

Л. Березина, Ижевское авиапредприятие — 24.53, III место.

МУЖЧИНЫ — ДИСТАНЦИЯ 15 км
В Краев, Кировское авиапредприятие — 53.24, I место.

В. Сазонов, Магнитогорское авиапредприятие — 55.19, II место.

Н. Карпов, Уктусское авиапредприятие — 55.26, III место.

ЖЕНЩИНЫ — ДИСТАНЦИЯ 8 км

Т. Ахмадуллина, Кольцовское авиапредприятие — 36.03, I место.

Т. Субботина, Кольцовское авиапредприятие — 36.52, II место.

В. Демидова, Пермское авиапредприятие — 37.07, III место.

МУЖЧИНЫ — ДИСТАНЦИЯ 20 км

В. Краев, Кировское авиапредприятие — 1.10.18, I место.

И. Огородников, Кировское авиапредприятие — 1.13.42, II место.

В. Сазонов, Магнитогорское авиапредприятие — 1.14.06, III место.

ЖЕНСКАЯ ЭСТАФЕТА 3×5 км

I место — Кольцовское авиапредприятие, 1.12.10

Т. Ахмадуллина — 22.05

Т. Субботина — 24.10

Г. Мальцева — 25.05

II место — Пермское авиапредприятие, 1.13.50

В. Демидова — 23.45

В. Вахонина — 25.05

Г. Караматова — 23.00

III место — Ижевское авиапредприятие, 1.23.24

Л. Березина — 25.24

Т. Коземаслова — 27.41

Л. Эльмаджи — 30.19

МУЖСКАЯ ЭСТАФЕТА 4×10 км

I место — Кировское авиапредприятие, 2.26.13

В. Краев — 34.51

И. Огородников — 36.52

С. Савиных — 37.25

А. Вершинин — 38.05

II место — Пермское авиапредприятие, 2.31.22

Р. Мухатов — 38.10

В. Бочковский — 38.22

А. Королев — 36.34

В. Ишимов — 38.16

III место — Кольцовское авиапредприятие, 2.31.53

Ф. Глухов — 36.45

В. Казанцев — 39.01

П. Куцевалов — 39.30

П. Расковалов — 36.42



Свердловск готовится в ноябре этого года отпраздновать свое 250-летие. В центре Среднего Урала немало памятников архитектуры, памятных исторических мест. Урал славен мастерами по металлу, камню, дереву.

На снимке: один из уголков Свердловска. Причудлива чугунная вязь.



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

Редактор В. С. ГУРИН.

НС 13135. Заказ № 3722.

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