

17 ИЮНЯ —
ВСЕ
НА ВЫБОРЫ
В МЕСТНЫЕ
СОВЕТЫ
ДЕПУТАТОВ
ТРУДЯЩИХСЯ!



Авиатор УРАЛА

ОРГАН УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ
И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

НОВЫЙ УЧАСТОК

Магнитогорские авиаторы впервые получили разрешение организовать у себя в предприятии избирательный участок.

Работа ведется полным ходом: подходит к концу сверка списков избирателей, заканчивается оформление участка, закуплены цветы.

Н. ГОРДИН,
председатель
объединенного комитета
профсоюза.
г. Магнитогорск.

Для повышения идеологических знаний. В системе экономического образования занимается сотни человек. 28 руководящих работников предприятия закончили университет марксизма-ленинизма по программе «Наука и практика управления производством». Накопили положительный опыт школы коммунистического труда в службах перевозок, связи. В 25 группах школы коммунистического труда занимается 400 человек.

Нынешней весной 37 коммунистов получают свидетельства об окончании школ основ марксизма-ленинизма. Эти документы свидетельствуют и об интенсивной работе в сети партийно-политического просвещения Челябинского авиапредприятия.

Ю. КОЛЕЧЕЦ,
заведующий кабинетом
политического просвещения.

Благодарность пилотам

Благодарность всем пилотам за участие в строительстве этой нефтяной магистрали.

БУГАЕВ.

В связи с досрочным вводом в строй трубопровода Усть-Балык — Альметьевск и большой самоотверженной работой, проведенной личным составом гражданской авиации по обслуживанию этой

стройки, председатель Совета Министров СССР тов. Косыгин А. Н. поручил передать бла-

годарность всем пилотам, инженерам и техникам и другим авиаспециалистам, при-

ЗАКОНЧЕН УЧЕБНЫЙ ГОД В СЕТИ

ПАРТИЙНО-ПОЛИТИЧЕСКОГО ПРОСВЕЩЕНИЯ

Закончился учебный год в сети партийно-политического просвещения партийной организации Челябинского авиапредприятия. Прошел май, и по результатам итоговых занятий — своеобразных экзаменов — определяется качество работы партийных пропагандистов.

В процессе учебного года партийные бюро подразделений и служб неоднократно ставили вопросы о ходе занятий в системе партийной, комсомольской и экономической учебы, улучшился контроль за регулярностью. Нередко в повестку дня партийных собраний и заседаний бюро включался разговор о посещении занятий в системе партпросвещения, успеваемости коммунистов, отчеты о выполнении Устава КПСС, изучении марксистско-ленинского наследия. Совет секретарей

парторганизаций систематически обсуждал проблемы марксистско-ленинского образования коммунистов, давал рекомендации по улучшению качества занятий.

Партком предприятия уделял большое внимание

авиапредприятия. Члены методического совета при кабинете были закреплены за группами партобразования и оказывали необходимую практическую помощь пропагандистам и слушателям.

Представители партко-

мунизма в летном коллективе. Активность коммунистов в изучении программы влияет на успех и в летной работе. Все слушатели группы в течение шести лет трудятся без нарушения летной дисциплины. Руководит группой отличный пропагандист Б. А. Нахин.

37 свидетелей

работе в сети партийного просвещения. На заседаниях парткома поднимались вопросы о посещаемости вечернего университета марксизма-ленинизма, о методическом совете партпросвещения, о состоянии экономического всеобуча в предприятии, о работе комсомольской организации с молодежью.

Значительную поддержку парторганизациям в вопросах методики и налаживания партучебы оказал кабинет политического просвещения парткома

ма присутствовали на итоговых занятиях в парторганизациях службы движения, перевозок, авиатехнической базы, наземных служб. Программа учебного года во всех звеньях выполнена, представлены отчеты пропагандистов по итогам занятий. 56 коммунистов показали отличные знания пройденного материала. Многие из них получают награды партийного комитета за активное участие в партийной учебе.

Примером эффективности партпросвещения в работе является группа по изучению научного ком-

Лучшими пропагандистами сети партпросвещения также являются С. И. Андронов, Б. П. Садов, Г. В. Загуляев, Р. К. Караматов, В. А. Сальмин, А. В. Чарушников, А. И. Мудрецов. Основной трудностью в организации занятий можно назвать периодическую оторванность летно-технического состава на выполнение рейсовых полетов, недостаток помещений для проведения занятий.

Тем не менее достигнуты определенные успехи в сети партполитпросвещения: коммунисты отдают свое свободное вре-

МОСКВА — КИЕВ — МОНРЕАЛЬ

В отделе международных перевозок управления получена радиограмма такого содержания: «Из Монреаля, Канада. Самолет ИЛ-62 рейса 302 вылетел в Киев из Монреаля через Париж. Загрузка: первый класс... экономический класс... Представитель Аэрофлота Шуранов».

Впервые в этом году установлена прямая воздушная связь по маршруту: Москва — Киев — Париж — Монреаль. Флагман советской гражданской авиации межконтинентальный самолет ИЛ-62 после посадок в Киеве и на аэродроме Орли под Парижем делает прыжок через Атлантику и через несколько часов приземляется в Монреале.

С каждым годом возрастает количество зарубежных гостей нашей страны. Людей Земли привлекает последовательное осуществление миролюбивой, революционной, классовой по своему содержанию, внеш-

ней политики Советского государства. Все чаще посещают за границу наши люди. Крепнут международные связи Украинской ССР. Экипажи самолетов Киевского авиапредприятия вы-

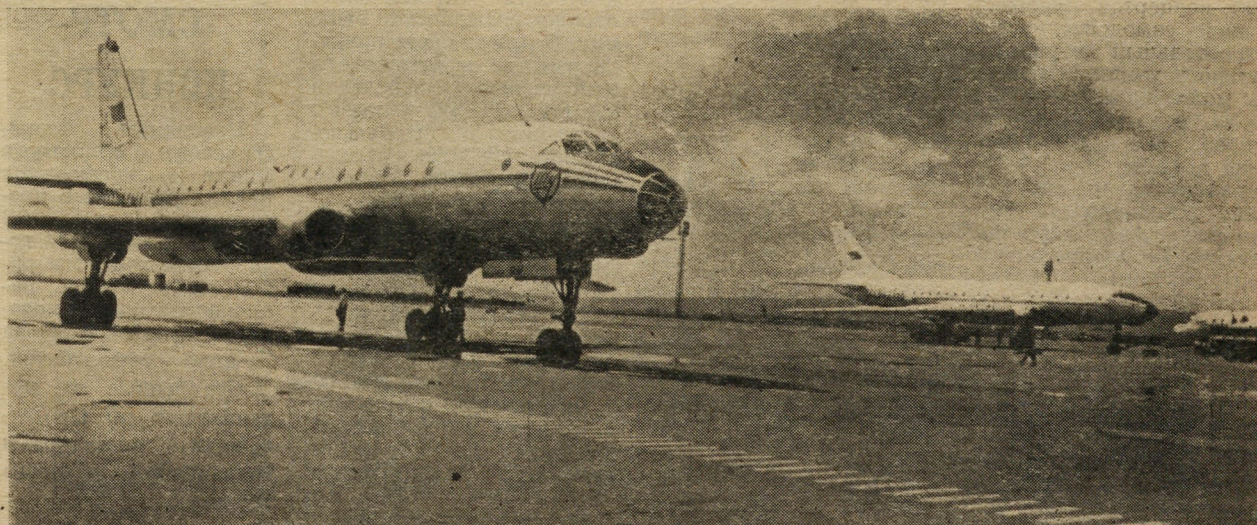
полняют регулярные рейсы в Берлин, Прагу, Братиславу, Софию, Вену, Варшаву, Будапешт. На бетонные полосы Киевского аэропорта делают посадки транзитные самолеты из Моск-

вы в Бухарест, Белград, Цюрих, Софию.

С наступлением лета большое оживление ожидается на чартерных трассах «Интурист», «Спутник» и иностранные туристиче-

ские фирмы заказывают специальные, так называемые чартерные рейсы.

А. БОРИСОВ,
ст. инспектор отдела
международных перевозок.



НОВОСТИ

НА БЮЛЛЕТЕНЯХ — ФАМИЛИИ АВИАТОРОВ

7 июня закончена сверка списков избирателей в агитпункте Курганского авиапредприятия. На избирательном участке получены и подсчитаны бюллетени для избирателей.

На этих бюллетенях стоят и фамилии курганских авиаторов — кандидатов в депутаты городского Совета: инструктора тренажерной В. З. Наумова, командира предприятия А. И. Чернявского. В районный Совет будут избираться председатель объединенного комитета профсоюза С. И. Кутенков и командир АН-24 Г. И. Малков.

З. И. ПИНЕГИНА,
секретарь участковой
избирательной
комиссии.

Курган.

В числе лучших

Недавно в агитпункте Кировского авиапредприятия побывала комиссия Ленинского райкома партии. Замечаний в адрес руководителей агитпункта не последовало, а на совещании в райкоме авиаторы названы в числе лучших.

На участке проводятся встречи с руководителями предприятия, с кандидатами районного и городского Советов, лекции о международном положении.

Киров.

Агитирует

командир ИЛ-18

На избирательном участке в поселке авиаторов идет интенсивная работа. Проводится сверка списков избирателей, подготавливаются бланки протоколов избирательной комиссии. В клубе состоялась встреча с кандидатом в депутаты.

Лучшими из агитаторов являются диспетчер информационно-справочной службы Валентина Холименко и командир ИЛ-18 Валентин Всеволодович Галяминских.

Т. ПОВАЛЕВА,
секретарь
избирательной
комиссии.
г. Челябинск.

ОБРАЩЕНИЕ

УЧАСТНИКОВ СЛЕТА СТУДЕНЧЕСКИХ
СТРОИТЕЛЬНЫХ ОТРЯДОВ ГРАЖДАНСКОЙ
АВИАЦИИ КО ВСЕМ СТУДЕНТАМ
И КУРСАНТАМ УЧЕБНЫХ ЗАВЕДЕНИЙ

Дорогие товарищи!
Уверенной поступью ша-
гает просторами нашей не-
объятной страны третий
год пятилетки.

Для нашей молодежи,
как и для всего советского
народа, воодушевленного
историческими решениями
XXIV съезда КПСС, этот
год стал годом значитель-
ного повышения обществен-
но-политической активности
юношей и девушек, неис-
сякаемого трудового энту-
зиазма, творческой иници-
ативы.

Свято выполняя ленин-
ский завет: «Только в труде
вместе с рабочими и кре-
стьянами можно стать на-
стоящими коммунистами», и
мы — бойцы студенческих
строительных отрядов
гражданской авиации,
спаянные крепкой дисцип-
линой и организованностью,
строим жилые дома, дет-
ские сады и школы, произ-
водственные и культурно-
бытовые объекты, прокла-
дываем новые дороги и бла-
гоустриваем сельские
населенные пункты, ведем
разностороннюю массово-
политическую работу.

Мы горды высокой оцен-
кой, которую дал тов. Л. И.
Брежнев советскому сту-
денчеству в речи на Все-
союзном слете студентов,
бесконечно благодарны
ЦК КПСС и Советскому пра-
вительству за постоянную
отеческую заботу о нас.

Сейчас задача состоит в
том, чтобы в процессе уче-
бы, общественно-полити-
ческой практики, работы в
третьем семестре каждый
студент и курсант овладе-
вал основами марксистско-
ленинской науки, добивался
глубокой теоретической и
профессиональной подго-
товки, осваивал навыки ор-
ганизатора, пропагандиста,
воспитателя.

Сегодня мы, участники
слета студенческих строи-
тельных отрядов граждан-
ской авиации, подводя ито-
ги трудового семестра,
юбилейного года Союза
Советских Социалистиче-
ских Республик, обращаем-
ся ко всем студентам и кур-
сантам гражданской авиа-
ции:

— отличной учебой, удар-
ным трудом и активной
общественно-политиче-
ской работой внести до-
стойный вклад в третий,
решающий год пятилетки;

— каждый день показы-
вать образцы дисциплини-
рованности и организован-
ности, добиваться высокой

производительности труда,
упорно и творчески овладе-
вать теоретическими зна-
ниями и практическими на-
выками, умением работать
с людьми;

— шире развернуть со-
циалистическое соревнова-
ние, конкурсы по профес-
сиям и провести эстафету
трудовых дел: «Решающему
году пятилетки — ударный
труд студентов и курсан-
тов»;

— повседневно добывать-
ся, чтобы коммунистиче-
ское отношение к труду,
принципы коммунистиче-
ской морали стали нормой
поведения каждого сту-
дента и курсанта;

— всячески способство-
вать дальнейшему развитию
движения «Студенческая
(курсантская) группа — ак-
тивный отряд девятой пяти-
летки»;

— развивать и совершен-
ствовать идейно-полити-
ческую работу в строитель-
ном отряде. Принять актив-
ное участие во Всемирном
фестивале молодежи и сту-
дентов, Всесоюзном агит-
походе студенческой моло-
дежи. Провести день удар-
ного труда Всесоюзного
строительного отряда в
фонд строительства Дворца
пионеров и школьников в
г. Гагарине, день солидар-
ности с народами, моло-
дежью и студентами Индо-
китая, с борьбой молодежи
за национальное освобож-
дение, независимость, де-
мократию и социальный
прогресс, Всесоюзную ра-
диолинейку студенческих
отрядов. Всемерно внедрять
в повседневную жизнь
юношей и девушек физи-
ческую культуру и спорт,
готовить себя к труду и
обороне Родины.

Мы заверяем Коммуни-
стическую партию, Ленин-
ский комсомол, что студен-
ты и курсанты высших и
средних специальных учеб-
ных заведений гражданской
авиации отдадут все свои
силы, знания и талант для
успешного претворения в
жизнь решений XXIV съез-
да КПСС.

Да здравствует Коммуни-
стическая партия Советско-
го Союза — вдохновитель и
организатор наших побед!
Да здравствует Ленинский
комсомол!

Принято на слете студен-
ческих и курсантских строи-
тельных отрядов учебных
заведений гражданской
авиации.

6 апреля 1973 г.
гор. Рига.

СМОТР-
КОНКУРС

Президиум Ленин-
градского областного
совета профсоюзов
принял решение о про-
ведении с 1 мая 1973
года по 1 мая 1974 го-
да смотра-конкурса ра-
бот изобретателей, ра-
ционализаторов и нова-
торов производства на
лучшие разработки,
направленные на ме-
ханизацию производ-
ственных процессов и
сокращение ручного
труда.

По условиям смот-
ра - конкурса для по-



ощрения изобретате-
лей, рационализаторов
и новаторов производ-
ства за лучшие разра-
ботки устанавливаются
следующие виды по-
ощрений: почетные
грамоты, премии.

Пять почетных гра-
мот облсовпрофа, 5
почетных грамот обще-
ства «Знание», 5 по-
четных грамот ЛОС
ВОИР, 10 первых пре-
мий по 100 рублей
каждая, 15 вторых

Нашим
интервью

Пришло лето. Наш
корреспондент обра-
тился к начальнику от-
дела применения авиа-
ции в народном хозяй-
стве Уральского управ-
ления ГА Г. П. Козину
с просьбой рассказать
о предстоящих рабо-
тах в деле помощи
труженикам села. Вот
что он сообщил:

— Для предприя-
тий, выполняющих
авиахимработы, насту-
пил самый ответствен-
ный момент в выпол-
нении утвержденного

МИЛЛИОН
АВИАТОРОВ
УРАЛА

министерством плана
обработки сельхозуго-
дий. Нашим авиаторам
в июне - июле пред-
стоит обработать около
миллиона гектаров
площадей в Челябин-
ской, Курганской и
Свердловской обла-
стях. Лето нынче за-
сушливое и борьба с
сорняками — основ-
ной элемент комплек-
са агротехнических
мероприятий, направ-
ленных на повышение
урожайности, так как
сорная растительность
окончательно иссушает
и без того бедную вла-
гой почву.

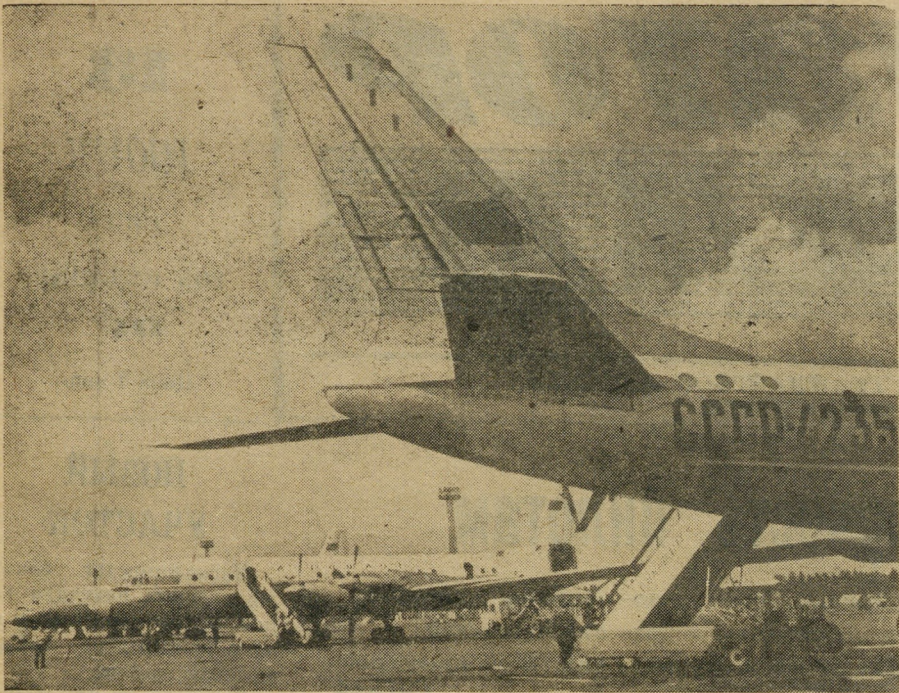
Наряду с трудностями
организационного
порядка есть и допол-
нительные: в связи с
ранним началом в ут-
ренние часы — за пол-
часа до восхода соли-
ца наличие сильных
ветров, высокой тем-
пературы. Все это
обязывает командно-
руководящий, летный
и технический состав
заострить внимание на
вопросах безопасности
полетов и качества ра-
боты. Пренебрежение
к технологии борьбы с
сорняками может при-
вести к нежелатель-
ным последствиям —
снижению качества ра-
боты, ожогам чувстви-
тельных к гербицидам
культур. Однако в
предприятиях есть
все условия для
выполнения поданных
колхозами и совхозами
заявок увеличения
урожайности зерновых
культур.

В борьбу с сорняка-
ми вступают в трех об-
ластях десятки экипа-
жей.

премий по 80 рублей
каждая, 20 третьих
премий по 60 рублей
каждая. Для поощре-
ния лучших организа-
торов смотра-конкурса
устанавливаются 20
премий по 50 рублей
каждая.

Первыми включи-
лись в смотр-конкурс
коллективы изобрета-
телей и рационализа-
торов Ленинградского
транспортного пред-
приятия, Ленинград-
ского авиаремонтного
завода и СМУ-1.

Ю. КОЙНОВ,
председатель
терсовета ВОИР.
Ленинград.



Трудовой семестр

ВЫСТУПАЯ на Все-
союзном слете сту-
дентов, Генераль-
ный секретарь ЦК КПСС
товарищ Л. И. Брежнев
сказал, что студенческие
строительные отряды —
это такая форма выявле-
ния и мобилизации энер-
гии студенчества, его
активности, которая полно-
стью отвечает и потребно-
стям нашего времени и
запросам самой молодежи.

Студенты и курсанты
учебных заведений граж-
данской авиации уже не
один год выезжают в со-
ставе строительных отря-
дов республик на стройки
страны. Только в 1972 го-
ду во время летних кани-
кул более восьми тысяч
человек работали на
строительстве Камского и
Воджского автозаводов,
Курской атомной электростан-
ции, городов Гагарина
и Тольятти, железной
дороги Белорецк—Чимы
канала Днепр—Донбасс,
на многих объектах Яку-
тии, Сибири, Дальнего Во-
стока, Средней Азии. Мо-
лодыми аэропловцами
было освоено 10 милли-
онов рублей капитальных
вложений, выполнен
большой объем различных
строительных работ.

Активно проводилась
также политико-воспита-
тельная и культурно-мас-
совая работа среди на-
селения. Студенты Рижско-
го и Киевского институтов,
курсанты Рыльского и
Рижского училищ прочи-
тали 280 лекций по мате-
риалам XXIV съезда пар-
тии, постановлению ЦК
КПСС о 50-летию образо-
вания СССР. Дано более
200 концертов художе-
ственной самодеятельности.
Строительный отряд Ир-
кутского училища посети-
ла молодежная делегация
Кубы. Встреча вылилась
в праздник советско-кубин-
ской дружбы. В клубе ин-
тернациональной дружбы
для специалистов зару-
бежных стран, работаю-
щих на Волжском автоза-
воде, курсанты Омского
училища организовали вы-
ставку, посвященную 50-
летию гражданской авиа-
ции.

ТРУДОВОЙ пат-
риотический энту-
зиазм наших юно-
шей и девушек отмечен по
достоинству. Рижское учи-
лище награждено перехо-
дящим Красным знаменем
и выпелом ЦК ЛКСМ

Латвии, Киевский инсти-
тут получил почетные гра-
моты Киевского и Тюмен-
ского обкомов комсомола.
В числе лучших — отря-
ды Московского институ-
та, Кирсановского, Вы-
боргского и других учеб-
ных заведений Аэрофлота.

Впервые в 1972 году
наши студенты и курсан-
ты по согласованию с
Центральным штабом
строительных студенче-
ских отрядов при ЦК
ВЛКСМ были организо-
ваны направлены на пред-
приятия и стройки граж-
данской авиации. В аэро-
портах Московского тра-
спортного, Северного, Ка-
захского, Уральского,
Якутского, Дальневосто-
чного и других управлений
работало 1800 человек.
Они помогли выполнять
производственным коллек-
тивам план второго года
девятой пятилетки в на-
пряженный период летней
навигации.

Большая часть пред-
приятий и организаций
гражданской авиации про-
явили заботу и внимание
к студенческим отрядам.
Хорошие производствен-
ные и бытовые условия
для студентов и курсан-
тов были созданы в част-
ности, в Москве, Сверд-
ловске, Челябинске, Ал-
ма-Ате, Нарьян-Маре.

Однако в отдельных
предприятиях имелись
факты низкой организации
труда студенческих отря-
дов. Так, в Воронежском
и Быковском аэропортах,
в Куйбышевском строи-
тельно-монтажном управ-
лении студенческие отря-
ды по несколько дней
подряд ходили без дела
или выполняли случайные
задания.

В целом формирование
отрядов из числа студен-
тов и курсантов учебных
заведений Аэрофлота, как
показали итоги 1972 года,
полностью себя оправды-
вает. Они являются важ-
ной формой воспитания,
школой трудовой и поли-
тической закалки молоде-
жи, способствуют более
тесному сближению учеб-
ного процесса с производ-
ством.

ПО ИТОГАМ рабо-
ты студенческих
строительных от-
рядов учебных заведе-
ний гражданской авиа-

ции приказом минис-
тра гражданской авиации
за высокие производствен-
ные показатели и боль-
шую общественно-полити-
ческую работу поощрена
большая группа студентов
и курсантов учебных за-
ведений гражданской авиа-
ции.

Вплотную подошло вре-
мя проведения очередного
трудового семестра тре-
тьего, решающего года пя-
тилетки. В нынешнем году
90 предприятий и 11 строи-
тельно-монтажных управ-
лений гражданской авиа-
ции примут свыше трех
тысяч студентов и курсан-
тов учебных заведений Аэ-
рофлота для выполнения
различных видов работ.
Это в два раза больше по
сравнению с прошлым тру-
довым семестром.

Для координации и ре-
шения вопросов, связан-
ных с подготовкой и про-
ведением работ студенче-
ских строительных отря-
дов, в авиапредприятиях,
в Министерстве граждан-
ской авиации создана опе-
ративная группа, которую
возглавляет заместитель
министра тов. Л. И. Свеч-
ников. В состав этой груп-
пы вошли руководящие
работники Министерства
гражданской авиации и
Центрального штаба сту-
денческих строительных
отрядов ЦК ВЛКСМ.

СОВМЕСТНО с ЦК
ЛКСМ Латвии Ми-
нистерством граж-
данской авиации в г. Риге
проведен первый слет сту-
денческих строительных
отрядов гражданской авиа-
ции. В работе слета приня-
ли участие представители
всех учебных заведений
ГА (около 200 человек).
Были приглашены руково-
дители учебных заведе-
ний, секретари комсо-
мольских организаций, ко-
мандиры, комиссары и
бойцы ССО. Участники
слета подвели итоги тре-
тьего, трудового семестра
1972 года, обменялись
опытом работы, определи-
ли задачи по оказанию
помощи коллективам авиа-
предприятий в третьем,
решающем году девятой
пятилетки. С большим
подъемом было принято
на слете обращение ко
всем студентам и курсан-
там учебных заведений
гражданской авиации.

Лето — пора авиационной работы. Для командиров, вторых пилотов, авиатехников, которые обслуживают сельское хозяйство, — это ответственное время. От четкой, слаженной работы зависит урожай. Летом, на авиационных работах, на точках, в отрыве от родной базы авиаторы должны проявить максимум дисциплины, собранности, строгого выполнения наставлений по руководству полетами и приказов Министерства гражданской авиации.

В Уральской области Казахской ССР трудятся 11 экипажей Уральского управления гражданской авиации. Наш специальный корреспондент вместе с комиссией УрУ ГА побывал в братской республике и рассказывает, как трудятся там авиаторы.

ЭТА командировка с самого начала была не из легких и не очень приятных. Она началась в воскресенье ночью. А добрался до Кольцово в это время (как и доехать оттуда до города) — великая проблема, над которой поломали перья многие фельетонисты. Как бы то ни было, в два часа мы были в аэропорту, а в три самолет АН-24 взял курс на юг. Мы — это старший пилот-инспектор летно-штурманского отдела УрУ ГА Иван Емельянович Спицын, инженер отдела применения авиации в народном хозяйстве Василий Никитович Зонов и ваш корреспондент. Задача — познакомиться с условиями работы, бытовой обстановкой на точках, установить ошибки и промахи, проинструктировать экипажи на будущее.

Несколько слов об участниках нашей небольшой экспедиции. Старший группы — И. Е. Спицын — ветеран

самолета из Кургана. Кстати сказать, не раз потом пришлось видеть подобное совмещение профессий. И больше за всю неделю таким комфортабельным видом транспорта нам пользоваться не пришлось — добирались до площадок и жилия грузовиками, пешком по большаку.

— Засуха у нас бывает примерно в пять лет раз. Еще в 1958 году колхоз одним из первых перешел на гарантированную денежную оплату. Урожай — около тринадцати центнеров с гектара, — рассказывал в пути главный агроном. — Это начинается наш участок, его защищают три лесополосы до железной дороги. У нас пять бригад. Наш бич — мало дождей, сильные ветры — бывает, срывает крыши с домов. Нынче в пшенице много белены, словно кто-то нарочно посеял. Слева кукуруза. А тут видите нежную зелень — пшеница первого

полняется нечетко и малоразборчиво, карандашом.

Старший инспектор ЛШО И. Е. Спицын сделал подробный разбор полетов экипажа, высказал замечания по недостаткам. Затем довел до сведения пилотов летные происшествия на АХР по МГА и Уральскому управлению гражданской авиации.

— Нужны не только выработка, гектары, план, но и полное обеспечение безопасности полетов, — наставлял молодых пилотов Иван Емельянович. — Помните, за небрежность, ошибку порой люди расплачиваются всю жизнь. Нет второстепенных полетов — будь он на 5 или на 500 километров. Любой полет является ответственным. Сильный ветер, что-то не ладится — прекращайте полет. И знайте, что добр не тот, кто добр, а кто строг...

Колхоз «Урал», поселок Приуральный — наша вторая точка. Здесь базируется экипаж, где командиром Виктор Иванов, в прошлом году завоевавший звание лучшего в Курганском авиапредприятии. И нынче в Казахстане «тройка» Иванова обработала не одну сотню гектаров полей гербицидами. В колхозе «Урал» мы наблюдали нередкую картину — агрономы склонились над картой, как полководцы перед боем. Только бой идет особый — за большой хлеб. И уральские

слова. Видно, ему помогали многолетний опыт химика, да и просто житейский опыт.

Грамотно выходить из любого положения должен каждый пилот. Бдительность должна быть всеобщая. Сделал ошибку, исправь ее, не нанимай на нее другую, не допускай, чтобы образовалась цепь на шею. Там — и из Аэрофлота вон рукой подать, — говорил убежденно Иван Емельянович. — А может, лучше без этого?

В ЧЕТВЕРТОМ колхозе — «Красный маяк» — знакомимся с экипажем свердловчан Александра Чирвы, второй пилот Владимир Буньков, авиатехник Леонид Русаков. Самый молодой экипаж — всем по 25, коллектив боевой, старательный. Только работники Уктусской АТБ сильно подкузьмили крылатых химиков — машине их требовалось сделать трудоемкую форму, а это не просто сделать вдаль от базы.

Мы побывали еще в пяти точках, в пяти колхозах. И выявился еще ряд недостатков на авиационных работах. Пилоты мирятся с неблагоустроенностью быта, но отсутствие связи невосполнимо — экипажи сообщают только о начале работ, об окончании — нет, связь не действует. Отсутствует медицинская помощь. Оставляет желать

РЕЙСЫ ПЛОДОРОДИЯ

В НЕБЕ УРАЛЬСКОЙ ОБЛАСТИ

Аэрофлота, в войну летал еще на ПО-2. В прошлом — опытный химик, «химичил» около 15 лет в Узбекистане, Кара-Калпакии и других республиках страны.

В. Н. Зонов в прошлом также пилот, не раз бывал с инспекторскими проверками на Украине, в Узбекистане, Казахстане, хорошо знаком с организацией на авиационных работах.

...Час с небольшим полета, короткая остановка в Уфе, и мы в Уральске. Отсюда началось первое знакомство с Казахстаном.

В расписании экзотические казахские названия — Бурли, Джамбейты. А рядом — аэропорты Чапаево, Фурманово. Названия этих населенных пунктов не случайны — здесь проходила легендарная Чапаевская дивизия, здесь, в 120 километрах от Уральска, погиб знаменитый нахичеванец.

В аэропорту Уральск находились считанные минуты. В службе движения нам сообщили, что в Бурли работают несколько наших экипажей и, возможно, там находится оперативный штаб во главе с командиром сводного подразделения.

УТРЕННИМ рейсом на АН-2 улетели в Бурли. За бортом то и дело блеснула лента Урала. Уральские авиаторы работают в Казахстане третий год, в разных районах. Нынче — в двух районах, Аксайском и Джамбейтинском. Бурли — аэропорт центра района, где работают курганцы. Бурли — и центральная усадьба колхоза «40 лет Октября». Отсюда и начались, собственно, наше путешествие по казахстанской земле и знакомство с тружениками полей.

В кабинете главного агронома А. И. Фролова на стене — образцы зерновых, пробы на анализ. Он рассказывает: «Совхоз наш бывший целинный, в основном зерновой, животноводство смешанное. Живем на полном хозрасчете. 23 тысячи гектаров пашни, посеяны занимают 20 тысяч. У нас работает один экипаж. Претензий никаких, работают неплохо. Гербицидов разбрызгали на площади 2,5 тысячи гектаров, еще больше половины осталось — семь тысяч. Дожди помешали. Но они нужны. Год прошлый — засушливый, а нынче в апреле был хороший ливень и два в мае. Видны на урожай хорошие. Основная культура — пшеница, в основном яровая, немного ячменя. Сею просо и кукурузу.

ГЛАВНЫЙ агроном выступил перед нами затем в новой роли — водителя. На легкой машине он решил любезно доставить нас до места стоянки нашего первого

посева. Вчера здесь ваши летчики работали.

Действительно, вскоре увидели идущий низко над полем самолет АН-2. Трудовой день экипажа Г. Н. Кошелева из Кургана был в полном разгаре. Самолет с цифрой 09139 на борту разбрызгивал гербицидную смесь над зеленоющей пшеницей. Аэродромная площадка расположилась в уголке, напоминающем оазис. На берегу крохотного озера шелестели на ветру ветлы. Рядом с ним рабочие ждали машину с воздуха. Они смешивали гербицидаминную соль 2,4-Д с водой. Обычная доза — 50 литров на гектар. Неподдалеку стояли бочки с бензином, маслом. Жарко, 35 градусов, возле сторожа, чтоб спрятаться от зноя, прилег Шарик. Он изредка вскидывает голову, когда чуть невдалеке появляется столбик-суслик. Их немало. Рассказывают, что под идущим на высоте пять метров самолетом выстраивается порой в ряд друг за другом по пять-шесть любопытных зверьков, словно напрашиваясь в пассажиры.

АН-2 подруливает к стоянке, бункер его загружают гербицидами. Снова взлет. Снова он набирает высоту, разворачивается и снижается. За крылатым тружеником неба остается серебристый след — такой кажется на солнце выбрасываемая им разведенная аминная соль, хотя на самом деле она темноватая на цвет.

То взлет, то посадка — так проходит день каждого химического экипажа. Внимание, напряжение, четкость должен проявить экипаж, чтобы обеспечить безопасность полета и правильно разбрызгивать врага сорняков. Чуть промахнулся — и брак. В прошлом году были случаи не у наших авиаторов — гербицид попал на посеянный горох. Моментально наступила «золотая осень» — растения пожелтели, увяли.

У экипажа — короткая передышка, на полевой стан авиаторам доставлен завтрак. В этом колхозе неплохо заботятся о небесных помощниках в борьбе за высокий урожай — привезли молоко, сметану, яйца, свежий хлеб. Подкрепились — и снова за работу.

КРУЖИТ самолет над полями. На месте второго пилота — проверяющий И. Е. Спицын. И кажется, что делают пилоты все, как положено. Но от зоркого глаза инспекторов не укроются даже малейшие нарушения. Самолет прошел в стороне от сигнальщиков, крен при пилотировании очень резкий. В. Н. Зонов обратил внимание, что бензозаправщик не заземлен, журнал хронометража за-

авиаторы в этой битве не просто рядовые воины. Они как на передовой.

Н ЕЛЕГКО нашим парням в Казахстане — живут на частных квартирах и в общежитиях, жесткие койки или раскладушки. Два гвоздя в стене — для уюта, ручной инструмент на доске перед дверью у входа — вот, пожалуй, и весь комфорт. Встают экипажи в четыре утра, «поймать» погоду, «отсеяться» до наступления ветра. Днем перерыв на отдых. Спать ложатся в 11 вечера, раньше не получается: пока приведешь самолет в порядок, сдаться сторожу под расписку, доберешься до места — уже стемнело.

Старший пилот-инспектор совершил полет и с экипажем Иванова. Особых замечаний к пилотам не оказалось, командир опытный, пилот второго класса, общестроительный инспектор. Подробный инструктаж — и вскоре мы уже в третьем колхозе — «Березовском». Встреча с новым экипажем началась с неприятности — самолет, круживший над полями, сел в лоб к нам, против знака «Т». Курганский командир А. Самсонов вразумительно ответил на такое нарушение не дал, вроде черт попутал. За что и получил строгое внушение. При этом присутствовал и командир сводного подразделения химиков В. В. Инякин и, помоему, ему было не очень приятно все это видеть. Тем более, что и сигнальщик оказался под проводами линии электропередач, чем было нарушено руководство на АХР.

И. Е. Спицын провел подробнейший разбор, сделал информацию о происшествиях по МГА и в предприятиях управления. Я слушал его еще раз — редкий у него дар — каждый раз он находил свои емкие, убедительные

лучшего организация работ по нагрузке со стороны ряда колхозов. И немало минусов по вине самих наших пилотов — не всегда посадка по знаку, завываются крены при пилотировании, сигнальщики не на месте, не у всех четко ведется документация, не всегда соблюдается техника безопасности (в том числе и пожарной), фонарь, кабина самолета порой грязны, словно летишь при минимуме № 1. Все это надо учесть при организации авиационных работ в нашем краю.

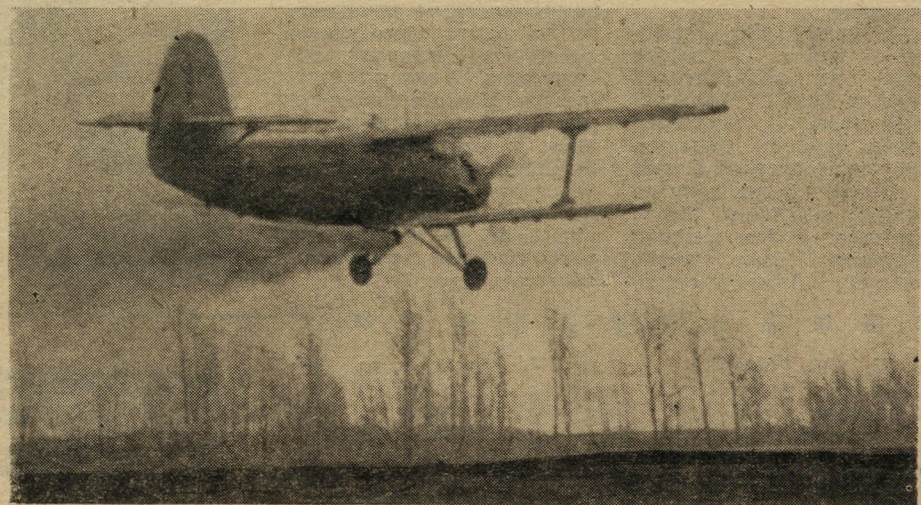
Авиаторы с Урала в более трудных условиях, чем дома, борются за урожай в Казахстане, они обработали уже 75 тысяч гектаров полей. Это серьезный заслон сорняку. В плане еще 25 тысяч. И верится, что задание наши экипажи выполнят с честью и обработают 100 тысяч гектаров полевых.

Закончен полет в девять колхозов. Путешествие это считая путь от Свердловска, длиной более двух тысяч километров. Из аэропорта Джамбейты вылетели в Уральск необычным уже для нас самолетом — без «химического котла» — бункера, с комфортабельными креслами. В городе знакомство с достопримечательностями — диарамой «Последний бой В. И. Чапаева», и ночью АН-2 взял курс на Свердловск. До свидания, Казахстан!

Ю. ГЕНДЕРТ,
наш спец. корр.

Свердловск — Уфа — Уральск — Свердловск.

На снимке: АН-2 на химволах.



Репортаж

ШАГ В БУДУЩЕЕ

Он весь — в будущем. Ждут облицовки цветным уральским камнем его стены. Деревянные трапы жаждут смениться воздушными лестницами с полированными перилами. Потолок светится ребрами перекрытий и путаницей вентиляционных устройств, стремящихся прикрыться блестящим алюминием.

Мы с вами находимся в новом помещении Челябинского аэровокзала. Сейчас идут отделочные работы. Нельзя сказать, чтобы жизнь кипела здесь ключом. Где-то в углу громадного зала мелькают два штукатура, да в подвале копошатся со своими проводами электрики.

— В основном все оборудование вокзала есть, — объяснил мне Игорь Михайлович Небылицын, председатель профкома предприятия, — не хватает только двух силовых щитов, которые во втором полугодии будут поставлены. Теперь все упирается в пол. Да-да, в пол. По

проекту пол первого этажа должен быть из гранита. У нас есть договор с Карелией, но на гранит не отпущено лимитов. Министрства гражданской авиации и транспортного строительства предлагают делать мозаичные полы. Но финансированию хватает только на мозаичные, но мы отказываемся. Почему?

ИГОРЬ Михайлович проводит меня по шаткому деревянному настилу в подвал здания. Та же обстановка половинной готовности, что и наверху. Отделочные работы прерваны на середине.

— Видите, здесь пол мозаичный. Прогибается? И плитка кое-где отстает? А ведь только что настелили! Представляете, что будет после нескольких лет эксплуатации?

Наверное, можно обратиться с претензией к прорабу строительства Александру Михайловичу Родичкину. Что это за качество — сооружение не

сдано, а уже выявлены дефекты. Челябинцы смотрят дальше. Им в этом здании работать, и они заинтересованы, чтобы использовать вокзал как можно больше без капитального ремонта. Так, где-то подкрасить, «припудрить», и все. Но вложить громадные деньги в мозаику, чтобы через год перестилать? Даже мраморный пол на втором этаже лет через 20 вытерется.

— А мы рассчитываем, по меньшей мере, 100 лет использовать это здание, — улыбается Небылицын.

Далеко в будущее заглядывают челябинские авиаторы. Пристрой к старому аэровокзалу, который больше своего старшего соседа — шаг в это будущее. Новый аэровокзал строится по типовому проекту, так же, как и в Кольцово. Но привязку Челябингражданпроект сделал оригинальную, изменив первоначальный замысел применительно к росту объема перевозок, развитию авиации. За

счет пространства под козырьком, выходящим из аэродром, расширены служебные помещения первого этажа. Впервые на Урале использованы подвальные помещения. Там будут камеры хранения, небольшой кинозал, туда же в целях эстетических и гигиенических опущены некоторые подсобные службы.

ВЗГЛЯД в будущее рисует картину нового аэровокзала. На втором этаже зал ожидания, кафе. На первом — стойки регистрации, кассы, служебные помещения, секции посадки. Кстати, первый этаж спроектирован так, что можно без труда перейти на новую, непрерывную систему регистрации и посадки пассажиров, такую, как в Киевском аэропорту. Регистрация на местные авиалинии — в старом здании.

Но этот взгляд, к сожалению, подмечает и недостатки, тоже будущие. До сих пор в Челябинске нет

генерального плана развития аэропорта. Когда Гражданпроект выдавал чертежи, то в них заложены были такие мелочи, как уничтожение ленточных украшений на фасаде старого вокзала, но не предусмотрена радикальная реконструкция привокзальной площади. И выходит, что шоссе ведет к старому зданию, а новое, современное, стоит в стороне и даже заслонено старомодным двухэтажным домом — профилакторием. Площадь получается неравновесной, ассиметричной. А если смотреть со ступеней нового вокзала, то прежде всего в глаза бросается этот самый профилакторий.

Хозяева вокзала заинтересованы и в том, чтобы воздушные ворота города выглядели как можно внушительнее. Рижскому художнику заказано оригинальное оформление. Но все это опять-таки в будущем, хотя в плане года окса управления объект — пусковой, и в плане области — тоже сдаточный. Город с нетерпением ждет открытия нового аэровокзала с пропускной способностью 700 человек в час.

И. ГРИШИНА.

По следам наших выступлений

По заметке «По следам наших выступлений» в газете «Авиатор Урала» № 17 (1897) от 30 мая 1973 года приказом начальника УрУ ГА здание бывшей котельной передано ОМТС УрУ ГА. В соответствии с проектом реконструкции здания бывшей котельной под склады ОМТС в настоящее время в данном здании ведутся строительные — монтажные работы. Срок ввода склада

ОМТС в эксплуатацию 1 августа 1973 года.

В. ЗЕНЦОВ,
и. о. начальника
ОМТС УрУ ГА.

КНИЖНАЯ ПОЛКА АВИАТОРА

ние, «Пани Ирена», «Летчики», «Над Москвою небо чистое», дилогия «Космонавты живут на земле» и другие. Предлагаемый вниманию читателя однотомник от-

за рубежом нашей страны. В книгу включены также повесть «Пани Ирена» и цикл рассказов, написанных автором в разное время. В документальных новеллах «С космонавтами» автор рас-

Для красных уголков аэропортов выпускается комплект плакатов «Военно-Воздушные Силы СССР». В нем воспроизводится героическая история наших Военно-Воздушных Сил, рассказывается о подвигах советских летчиков на фронтах гражданской и Великой Отечественной войн, о замечательных делах отечественных конструкторов и самолетостроителей, создавших первоклассные самолеты.

Ф. КРАВЦОВ.

Взлет против ветра

Перу военного писателя Геннадия Семенихина принадлежит несколько повестей и романов: «Испыта-

ется авиаконструктором, Евгений — летчиком-испытателем, а Виктор — сборщиком на авиазаводе. По-разному сложились судьбы друзей, были у них радости и неудачи, успехи и срывы. Но навсегда они сохранили чувство локтя, верную мужскую дружбу.

Таково в общих чертах содержание фильма. Алек-

сказывает о своих встречах с героями космоса, об их поездках по зарубежным странам.

сказывает о своих встречах с героями космоса, об их поездках по зарубежным странам.

КИНО

На киностудии имени Горького идут съемки нового художественного фильма «За облаками — небо». Ставит его режиссер Юрий Егоров по сценарию, написанному им совместно с Юрием При-

наемным авиаконструктором, Евгений — летчиком-испытателем, а Виктор — сборщиком на авиазаводе. По-разному сложились судьбы друзей, были у них радости и неудачи, успехи и срывы. Но навсегда они сохранили чувство локтя, верную мужскую дружбу.

Таково в общих чертах содержание фильма. Алек-

МОЙ ГЕРОЙ — СОВРЕМЕННОК

цевым. В главных ролях — артисты Г. Сайфуллин, С. Никоненко и И. Ясулович.

Фильм «За облаками — небо», — сказал один из исполнителей главных ролей Геннадий Сайфуллин, — посвящен людям нашей авиации. Мой герой Алексей Седых и его друзья-однополчане Евгений и Виктор после окончания войны решили посвятить свою жизнь авиации. Алексей стано-

сей Седых стал мне близок и дорог верностью избранной цели, волей, бескомпромиссным отношением ко всему, что чуждо советскому человеку, оптимизмом, жизнелюбием. Именно такого героя я мечтал сыграть в кино. И мне хочется, чтобы Алексей стал близок и дорог зрителю, чтобы его нелегкий путь к исполнению своей мечты стал для него высоким нравственным примером.



Летающая лодка

Инженер А. Липпип (ФРГ) в своей конструкции соединил лодку на воздушной подушке с самолетом. Этот аппарат с вытнутыми крыльями при скорости до 15 километров в час ведет себя так, как обычная моторная лодка, а при большой скорости поднимается на погруженных в воду частях крыльев и превращается в судно на воздушной подушке. Когда же скорость превышает 50 километров в час, летающая лодка отрывается от поверхности воды, поднимаясь над образующимся под ней слоем сжатого воздуха.

Недавно управление международных воздушных сообщений Аэрофлота проводило конкурс бортпроводников.

На снимке: перед глазами юри.

Объявление

Приказом министра гражданской авиации № 89 от 10 мая 1973 года в Ленинградском авиационном техническом училище гражданской авиации (ЛАТУ ГА) организовано заочное отделение, на котором будет производиться подготовка кадров по специальности «Организация авиационных перевозок».

Срок обучения — 3 года. Окончившим заочное отделение ЛАТУ ГА выдается диплом установленного образца о получении специального среднего образования и квалификации «техник-технолог по организации авиационных перевозок».

На заочное отделение ЛАТУ ГА принимаются лица обоего пола без ограничения возраста, имеющие образование в объеме 10 классов средней школы и работающие по профессиям, соответствующим избранной специальности в училище. На очное обучение принимаются лица мужского пола в возрасте от 17 до 25 лет, после окончания средней школы или демобилизации из рядов Советской Армии.

Прием заявлений производится с 1 июня по 25 июля 1973 года приемными комиссиями территориальных управлений гражданской авиации. При этих же комиссиях с 10 июля по 5 августа будут проводиться вступительные экзамены по русскому языку и литературе (сочинение) и математике (устно). Начало учебного года — 1 сентября 1973 года.

Адрес училища: 192104, г. Ленинград, Д-104, Литейный пр., 48.

ЕСТЬ 100 ТЫСЯЧ!

Когда набирались последние строки газеты, пришло новое сообщение: из Уральской области вернулись с авиахимработ несколько экипажей из одина-

дцати. Четыре экипажа заканчивают, прополку зерновых с воздуха. Уральские авиаторы работали в колхозах и совхозах Уральской области около 100 тысяч гектаров посевов.



г. Свердловск, И-20
Редакция газеты
«Авиатор Урала»
Тел. 295—461.
295—496.

Редактор В. ГУРИН.

НС 13334. Заказ № 5262.

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