

Орган  
Сургутского,  
городского  
комитета КПСС,  
городского  
и районного  
Советов  
депутатов  
трудящихся  
Тюменской  
области

ПРОЛЕТАРИИ ВСЕХ СТРАН, СОЕДИНЯЙТЕСЬ!

# К победе КОММУНИЗМА

ИЗДАЕТСЯ С ОКТЯБРЯ 1934 ГОДА

№ 99 (4277) ♦ Суббота, 17 августа 1974 года ♦ Выходит три раза в неделю ♦ Цена 2 коп.

СЕГОДНЯ  
В НОМЕРЕ:

СЕНОКОС—ПОРА ГО-  
РЯЧАЯ—1 стр.

ПРОБЛЕМЫ ГЛУБИН-  
КИ—2 стр.

ЗАВТРА—ДЕНЬ ВОЗ-  
ДУШНОГО ФЛОТА  
СССР—2—3 стр.

В ВСЕОБЩЕМУ СРЕД-  
НЕМУ—4 стр.

## ВОЗДУШНЫЕ РАБОЧИЕ

СЕГОДНЯ, когда мы с гордостью говорим о современных наших самолетах, вертолетах, о протяженности воздушных линий, каждый советский человек должен знать, что основы этих свершений были заложены В. И. Лениным в первые годы Советской власти. Он пророчил авиации большое будущее в развитии производственных сил страны.

Прозорливость великого вождя революции оправдалась.

По протяженности воздушных линий еще с предвоенных лет Советский Союз прочно удерживает первое место в мире, и в настоящее время они превышают 780 тысяч километров.

Авиация связывает ныне между собой около четырех тысяч городов и крупных населенных пунктов. Даже из самых удаленных поселков можно прилететь в любой административный центр страны.

Задачи Аэрофлота не ограничиваются только перевозкой пассажиров на различные расстояния. Большая доля ложится на применение авиации в народном хозяйстве. Огромный вклад в открытие и промышленное освоение уникальных месторождений нефти и газа внесли тюменские авиаторы. Только по Сургутскому авиаотряду эти работы составляют 62 процента от общего объема авиаработ.

Наши авиаторы всегда встречали свой праздник высокими производственными показателями. В этом году он знаменателен еще и тем, что совпал с десятилетним юбилеем со дня образования авиаотряда. В канун этого события авиаподразделение, где командиром И. П. Терентьев, встало на месячную трудовую вахту: добиться наивысшей производительности труда без летных происшествий. Этот почин был подхвачен всеми подразделениями и службами.

Сегодня мы можем рапортовать о больших трудовых успехах. План и обязательства выполнены по всем основным технико-экономическим показателям. За десять лет авиаотрядом перевезено более трех миллионов пассажиров, 109 тысяч тонн грузов, 9578 тонн почты. Только по авиации спецприменения налет составил 566 тысяч приведенных часов.

Основные объемы будут выполнены в годы девятой пятилетки. От поршневой техники до турбореактивной—таков путь авиаотряда за сравнительно короткий промежуток времени, и сейчас он занимает второе место по объему работ среди предприятий Тюменского управления.

Вместе с отрядом росли наши замечательные люди, которые, не считаясь ни с какими трудностями, вершили вместе с геологами, нефтяниками, строителями поистине героические дела. От пилотов до командиров подразделений по летной службе выросли С. Д. Павлов, ныне слушатель Академии гражданской авиации, Н. Г. Быков, В. П. Вдовенко, ранее окончившие академию, В. Л. Косьяненко, В. А. Денисенко. От пилота до командира авиаотряда вырос В. В. Прохоренко. Награждены правительственными наградами ветераны труда С. К. Семенова—старший оператор, В. С. Олюшин—шофер, Н. С. Дунашченко—слесарь, М. И. Шенфельд—командир МИ-8.

С 1949 года работает в авиации радиооператор, отличник Аэрофлота К. Д. Егорова. Начиная технику, а сейчас работает начальником самолетного участка, по службе отличник Аэрофлота В. Д. Савельев, который работает в отряде с 1961 года. Одним из первых в то время он был принят в ряды КПСС.

Много вложили труда и энергии люди скромных, но очень нужных профессий. Это старшая телефонистка И. И. Селюткина, принимающая активное участие в общественной жизни авиаотряда, тракторист Е. В. Секерин, диспетчер службы движения В. М. Григорьев, радиооператор В. С. Буторина, рабочая А. Ф. Усольцева и многие другие.

Все славное прошлое и настоящее авиаотряда вселяет твердую уверенность, что задачи, поставленные перед коллективом по выполнению социалистических обязательств в определяющем году пятилетки, будут успешно выполнены.

М. ЧЕСНОВ,  
секретарь парткома.

## Дорожить каждым часом!

### ПЕРЕ- ВЫПОЛНИЛИ!

Коллективу водителей автобазы геологов Сургута было определено задание — поставить на Высоком Мысу 80 тонн сена. 19 июля на луга выехали пятнадцать человек во главе с бригадиром, членом КПСС Иваном Захаровичем Величко.

Через двадцать дней на счету автомобилистов было 92 тонны сена. Задание перевыполнено. Особенно отличились А. Аввакумов, А. Бабушкин, В. Ананьев.

В. БЛОХИН,  
наш шэфт. корр.

### Отношение разное

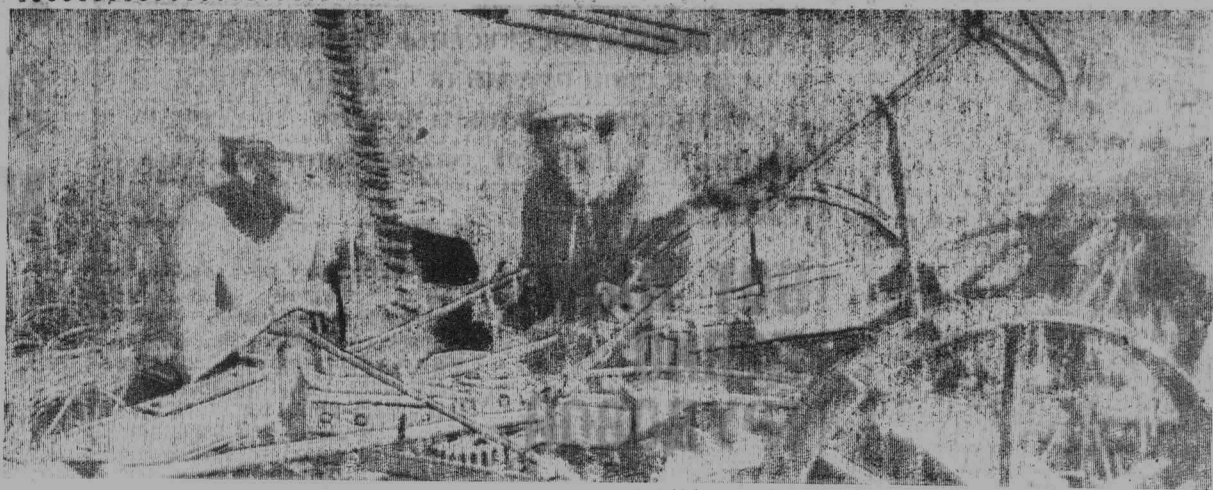
В нашем Сытоминском отделении работают шефы из тринадцати предприятий Сургута и Нефтеюганска. Отношение к делу не у всех одинаково. К примеру, семь коллективов уже справились с заданием. В последние дни в их ряды встали бригады Салымского отделения временной эксплуатации железной дороги, строительного управления № 11 из Нефтеюганска. Они дали прибавку в 226 тонн.

Следует отметить инициативу коллектива комбината промышленных предприятий треста Нефтеюганскгазстрой. Их

бригада выполнила задание — поставила 80 тонн сена и осталась на лугах до 25 августа. Усилиями передовиков в отделении уже запасено свыше семидесяти процентов необходимого количества кормов.

Есть и нерадивые шефы — бригада из специализированного управления № 23 треста Отделочных работ. Приехала из Нефтеюганска давно, людей, техники, инвентаря хватает, а сена поставлено только 40 тонн при плане 170.

В. ЧЕУСКИН,  
управляющий отделением совхоза «Тундринский».



## Рабочую руку — сельскому другу

При входе в контору участка Уралспецэнерго-монтажа появилась фотовитрина. Она рассказывала о делах сенозаготовителей. Подготовил ее наш посланец на сенокос — Сургутского отделения совхоза «Юганский», монтажник конструкций Борис Буслер. Работники участка с интересом разглядывают снимки, изображающие монтажников на заготовке кормов, на отдыхе.

Уже сегодня сенозаготовители сдали последние пятьдесят тонн в счет запланированных трехсот и обязались перевыполнить задание. Мы рады поздравить Александра Скачкова, Мефодия Волкова, Бориса Буслера и работающих с ними в одной бригаде представителей участка Электроуралмонтажа Кима Пушкарева, Виктора Берестина.

Они потрудились ударно, вовремя подав руку помощи сельским труженикам.

А. ФЕОКТИСТОВ,  
заместитель начальника участка  
Уралспецэнергомонтажа.

На снимке: монтажники на сенозаготовках.  
Фото Б. Буслера.  
(«Энергостроитель»).

## Достойные соперники

Буровая бригада мастера Георгия Петровича Еремина сегодня утром первой в управлении буровых работ преодолела рубеж определяющего года пятилетки — пройдено 60 тысяч метров нефтяных скважин. Этого успеха коллектив достиг вслед за соперниками — Г. М. Левиным и Г. К. Петровым. И по-прежнему сургутяне в соревнованиях за проходку ста тысяч метров скважин в год уступают нижегородцам.

Три бригады управления — А. К. Прокаева, В. С. Федорина, Е. М. Бондарева досрочно рапортовали о выполнении восьмимесячного задания. Самая высокая проходка у прокаевцев — 37,9 тысячи метров.

В. РАДЧЕНКО,  
наш шэфт. корр.



**Завтра — День воздушного флота СССР.** Для наших авиаторов это двойной праздник: исполняется 10 лет Сургутскому объединенному авиаотряду, одному из крупнейших в городе предприятий.

С этим днем поздравляют авиаторов геологи, нефтяники, буровики, учителя, рабочие. Все взрослые, дети. Потому что без авиации немыслима наша жизнь.

дает экипажу конкретные условия выхода из аэропортовой зоны. Он сопровождает машину до высоты 900 метров, после чего уступает руководство полетом диспетчеру подхода. Тот осуществляет радиолокационный контроль за воздушным судном в своей зоне до высоты 4200 метров. Последний в этой цепочке — районный диспетчер. Он сопровождает самолет до высоты 12.000 мет-



— Сургут — подход. 12942. 4500. Дальнейшее снижение.

— 12942. Сургут — подход. Занимайте 1200. Круг правый. Посадочный 253.

Машина переходит в распоряжение диспетчера круга и затем диспетчера старта — посадки. На шкале прибора — движущаяся белая точка. Это самолет. 24, 11, 5 километров отделяют его от Сургутского аэродрома. Вот он уже касается полосы... Посадка!

За чертой аэродрома счастливые лица встречающих, букеты цветов. Довольные полетом пассажиры покидают борт самолета. А

рядом готовится к старту другая стальная птица. У нее впереди сложный и в то же время обычный пассажирский рейс. Знайте, что вместе с ней взлетят в небо и люди скромной профессии, диспетчеры службы движения В. М. Григорьев, Г. М. Быбин, В. И. Таланов, П. Г. Бухарев...

Взлетят, оставаясь на земле.

В. СЕМЕНОВ.

На снимке: диспетчер подхода Валентин Иванович Таланов.

Фото Ю. Жуйкова.

## ОСТАВАЯСЬ НА ЗЕМЛЕ

ЧЕСТНОЕ слово, до сегодняшнего дня я не знал, что полетами самолетов руководят с земли. Думал, как на машине: сел за руль и кати себе спокойно, выбирая любую из удобных дорог. Заместитель начальника аэропорта по движению Евгений Осипович Мигаль терпеливо рассказывал мне об этой интересной и ответственной службе авиации.

Сотни самолетов бороздят безбрежную синь неба. У каждого из них свой маршрут, своя высота полета. Одни идут на посадку, другие взлетают со стартовой площадки. Задача служб движения — обеспечить безопасность воздушных полетов.

Практически это выглядит так. С момента разрешения на взлет и до набора самолетом двухсотметровой высоты полетом руководит диспетчер старта. Далее самолет переходит в распоряжение диспетчера круга, который диспетчеру подхода.

ров в утвержденных границах зоны службы.

Такова структура службы движения, четкими распоряжениями которой обеспечивается для пассажиров приятный и безопасный полет. Однако эта служба занимается не только руководством маршрутных рейсов, но и приходит на помощь экипажам в сложных ситуациях. Так, на экране диспетчерского пункта хорошо просматриваются гроззовые очаги, ливневые осадки, градовые облачности, и при необходимости диспетчер может вывести самолет из этих опасных зон в чистый просвет.

— Сургут — контроль. 12942. Занял 4500.

— 12942. Сургут — контроль. Удаление 130 километров. Работайте с подходом.

По направлению к городу движется АН-24, выполняющий рейс из Кирова. Районный диспетчер, проведя его через свою зону, передает

**В МИНУВШЕЕ ВОСКРЕСЕНЬЕ ТРУЖЕНИКИ СК-53 ОТМЕТИЛИ СВОЙ ПРАЗДНИК — ДЕНЬ СТРОИТЕЛЯ. А СЕГОДНЯ ОНИ С ПОЛНЫМ ПРАВОМ ПРИСОЕДИНЯЮТСЯ К ТОРЖЕСТВУ ОБЪЕДИНЕННОГО АВИАОТРЯДА.**

## ВОТ НАШ ДЕВИЗ ТРУДОВОЙ

Уверенно набирая скорость, пронесется по взлетно-посадочной полосе Ту-134, затем, мягко оттолкнувшись, лайнер круто уйдет в синеву неба.

Смотрят на улетающий самолет провожающие, смотрят и строители той полосы, по которой он только что пробежал. Но строителя аэропорта в этот момент отличает чувство удовлетворенности и законной гордости за свой трудовой вклад в это, ставшее обычным явление — взлет и посадка.

Сейчас, в разгар строительного сезона, труженикам спецколонны некогда любоваться достигнутыми успехами: принятые на четвертый, определяющий год пятилетки социалистические обязательства требуют напряженного труда и самоотдачи. И тем не менее можно подвести некоторые итоги.

С момента создания спецколонны в 1967 году построены аэропорты в Березове, Нижнеартковске, Сургуте, Ханты - Мансийске, Надыме, в результате чего эти города имеют теперь круглогодичные транспортные связи с «большой землей». Переоценить наличие круглогодично-

го сообщения в условиях севера Западной Сибири трудно. Это понимают не только ветераны спецколонны, но и молодые ее кадры, воспитывающиеся на лучших традициях коллектива.

В 1973 году за досрочный ввод взлетно-посадочных полос награждены правительственными наградами Е. И. Кузнецов, В. И. Бакаев, М. И. Могильников и др.

Коллектив колонны набрал высокие темпы выполнения принятых обязательств: за семь месяцев план строительно-монтажных работ по генподряду выполнен на 141,9 процента в объеме 5 млн. 973,7 тыс. рублей при производительности труда 112,3 процента. Себестоимость строительства снижена против плановой на 5,6 процента. Рост производительности труда опережает рост заработной платы в сравнении с соответствующим периодом прошлого года на 33 процента.

Больших успехов в социалистическом соревновании добились рабочие - механизаторы А. И. Беляков, В. И. Бакаев, В. В. Биденко, В. М. Клопов, В. П. Скрипкин, И. Н. Делич, инженерно-технические работники А. П. Тетерин, В. Д. Блинов. Быстрее, экономичнее, с хорошим качеством строят аэродромные комплексы — вот девиз строителей спецколонны № 53.

**Ю. КОРОЛЕВ,**  
начальник планового отдела.

## ● ДЕПУТАТ И ЖИЗНЬ

# ОСТРЫЕ ВОПРОСЫ МАССОВОГО СПРОСА

Выполнение плана завоза продуктов в села района — задача, которую решают летом, когда баржи могут пройти по таежным мелководным рекам. Вопрос торгового обслуживания и завоза продуктов обсуждался на очередном заседании исполнительного комитета Угутского сельского Совета депутатов трудящихся.

Председатель рыбокооператива И. А. Зольников в своем докладе отметил, что план товарооборота за первое полугодие выполнен на 105,8 процента. Продукты, промтовары в основном завезены, кроме сливочного масла и овощей. Очень слаба материальная база. Нет складов в Таурове, Каюковских, Юганском лесозащитке, а те, что в Угуте, давно требуют капитального ремонта, особенно овощехранилище.

Не хватает емкостей для горючего, не завезены автол и машинное масло. Нет стекла, кирпича, строительных материалов.

Депутат П. С. Северин и член группы народного контроля В. Л. Усков говорили о том, что вопросы заготовки рыбы, ягод, грибов совершенно выпали из поля зрения торгового отдела рыбокооператива. Рыбой плохо торгуют зимой, а летом ее нет вообще — ни в продаже, ни в столовой, ни в детских учреждениях. Уже сейчас надо заготавливать грибы и ягоды, чтобы зимой торговать ими.

Угутине не видят на своих столах кондитерских изделий: нет мастеров. А ведь кадры нужно и можно готовить прямо в поселке. Необходимо продумать и решить вопрос торговли книгами, организовать их продажу в киосках или отвести светлое, удобное помещение в промышленном магазине.

— Мы не смогли выполнить план, — отметила в своем выступлении продавец Каюковского магазина П. А. Белкина, — потому что на базе рыбокооператива не дают многих товаров: шлюпок, моторов. Для охотников и рыбаков-ханты мало завозят сатина, палаточного материала, платков, бисера.

— Надо настойчивее решать вопросы ремонта и строительства, — говорил заведующий торговым отделом окрисполкома Р. П. Мальцев. — Холодильник и овощехранилище необходимо отремонтировать, изыскать на это средства, сделать запрос в облпотребсоюз. Слабо внедряются новые формы торговли: книга спроса — главный источник изучения запросов жителей, а висит она в сельмаге с прошлого года чистенькая.

Председатель сельского Совета О. И. Волков остановился, в частности, на неудовлетворительной работе завторма В. Н. Чернашевой.

— В магазинах национальных поселков Совета она редкая гостья. Поэтому и нет товаров для населения. Кроме того, торговый отдел рыбокооператива не изучает спрос на ходоные товары.

В принятом решении исполком сельского Совета обязал администрацию рыбокооператива, его торговый отдел устранить отмеченные недостатки, завести вовремя все товары в необходимом ассортименте.

**Г. КОНДРЯКОВА,** наш спец. корр.

## Неприменно справимся

В 1964 году авиационно-техническая база объединенного авиаотряда насчитывала в своих рядах немногим более 50 человек. Это были в основном специалисты, приехавшие в Сургут со всех концов страны. Трудности становления коллектива сказывались на каждом шагу. Не было производственных площадей для технического обслуживания растущего самолетного парка. Выполнение трудоемких регламентов на технике наши специалисты были вынуждены производить в Тюмени. Поэтому в срочном порядке начали строительство доков и установки лабораторного оборудования для проверок самолетных агрегатов. Основу нашего приписного парка в то время составляли самолеты АН-2 и вертолеты МИ-4, МИ-1.

Командование, партийная и профсоюзная организация авиаотряда проявляли постоянную заботу об улучшении условий работы технического состава. И результаты не заставили себя ждать. Сейчас авиационно-техническая база способна решать самые сложные производственные задачи. Личный состав в короткий срок освоил материальную часть самолетов АН-24 и МИ-8 и успешно ее эксплуатирует. Если в 1965—1966 годах объем приведенных единиц, выработанных базой, составлял 6000, то в 1973 году — 37.000.

В нынешнем году коллектив авиационно-технической базы готовится к приему и обслуживанию нового типа техники — вертолетов МИ-6.

Успех дела решают люди. Тон в работе у нас задают ветераны: авиатехники В. Я. Попов, Ю. М. Слинкин, Г. Е. Скобелев, Ю. В. Шматов. Добросовестно трудятся молодые специалисты: Г. Т. Трофимов, Б. Д. Соловьев, В. Н. Пешкичев, Ю. П. Безносков и другие.

В определяющем году девятой пятилетки коллективу авиационно-технической базы предстоит выполнить большую производственную программу. И он с ней непременно справится.

**В. ПЕЛЕНЕВ,**  
главный инженер базы.



## ИДТИ В БУДУЩЕЕ

Я — авиатехник. За моими плечами 26 лет работы в гражданской авиации. 20 из них — в Сургуте. Когда я впервые ступил на эту землю, здесь было небольшое глухое село, населенное рыбаками да охотниками. Службы аэропорта размещались тогда в деревянном неказистом здании, под одной крышей с метеорологами. Собственно, что это были за службы: авиаторист, два радиста, авиатехник, грузчик, техник да конюх. Семь человек — весь штат. Обслуживали мы самолеты АН-2, Ш-2, ПО-2. Изредка прилетал гидросамолет «Каталина» — «летающая лодка», как его еще называли в то время. Для тогдашнего Сургута этой техники было предостаточно.

В зимнее время самолеты вывозили пушнину, обратно доставляли оборудование для леспромпхоза, жест для рыбокомбината и прочие грузы. Летом авиация находилась на службе у гравиметрических и сейсмических экспедиций.

Ожил, забурил Сургут с открытием нефтяных залежей. Городу требовалось большое количество техники, оборудования, механизмов, а для этого, естественно, нужно было расширить аэропорт, увеличивать число машин. В конце 1962 года в Сургуте образовалось первое авиазвено, которое возглавил опытный летчик Борис Иванович Плясунов. Обслуживало оно в основном изыскателей.

Но жизнь шла вперед, и для бурно развивающегося города оказалось недостаточно и этого. В августе 1964 года был создан объединенный авиаотряд.

Сегодня мощные стальные птицы находятся на верной службе у геологов, нефтяников, буровиков, строителей. Сотни пассажиров пользуются ежедневно услугами Аэрофлота.

А насколько улучшились условия работы! На смену тяжелому физическому труду пришли удобные механизмы, в аэропорту поднялись корпуса мастерских, доков, строится первый ангар.

Город растет и крепнет. У него большое будущее. Идти к нему, добиваться новых трудовых побед ему помогает и будет помогать дружный коллектив авиаотряда.

В. САВЕЛЬЕВ,  
начальник участка трудоемких регламентов.

## ДЕСЯТИЛЕТНИЕ

— вполне достаточный срок, чтобы говорить о предприятии. У него за это время складываются традиции, растет число ветеранов труда. Важную роль в жизни нашего объединенного авиаотряда играет социалистическое соревнование.

С начала этого года комитет профсоюза проделал большую работу по его организации. На профсоюзных собраниях цехов, служб был обсужден вопрос о дальнейшем развитии соцсоревнования. Трудовое соперничество организовано между сменами, бригадами, экипажами.

Так, в отделе перевозок смена А. Губаевой соревнуется со сменой Н.

Новоселова, по службе движения — сменой С. Лукина со сменой И. Николаев, бригада Ю. Безносова по обслуживанию вертолетов МИ-8 — с бригадой А. Назаренко.

годарностями, 66 — почетными грамотами, 45 — памятными подарками.

В последнее время совместно с комитетом комсомола проводилась работа по закреплению наставничества.

лено на улучшение культурно-бытового обслуживания работников — 8.458 рублей, на приобретение спортивного инвентаря — 1443 рубля.

Внутри нашего отряда были проведены 15 спортивных соревнований, в которых приняли участие 286 человек. Команда авиаотряда заняла первое место в зимней городской спартакиаде по «Спартак» и третье место — по зимней спартакиаде в Сургуте.

Работники объединенного авиаотряда делают все для того, чтобы быть в числе передовых предприятий.

И. СОКОЛЬНИКОВ,  
председатель комитета профсоюза авиаотряда.

## БЫТЬ ЛУЧШИМИ

В соревновании принимают участие 15 комсомольско-молодежных бригад. Более полутысячи работников взяли индивидуальные обязательства по выполнению плана четвертого года пятилетки. На слете ударников коммунистического труда и передовиков производства были отмечены 162 человека. Из них 51 — бла-

ва. Необходимо, чтобы каждый опытный специалист — пилот, инженер, авиатехник — обучал, воспитывал работающую рядом с ним молодежь, чтобы он прививал любовь к своей профессии.

За первое полугодие было прочитано 77 лекций на политические, экономические, медицинские темы. За это же время выде-



## Крылатый характер

47827-й стоял на поле. Светило солнце, и он казался сонным. На его крыльях алыми пятнышками звезды.

Но вот к самолету подъехала заправочная машина, засуетились техники, запахло авиационным топливом. И машина будто начала просыпаться.

Самолет готовили к рейсу Сургут—Томск—Новосибирск. А вот и пассажиры спешат к нему. И самые беспокойные опережают дежурную и, оглядываясь, замедляют шаг. Но уже через минуту снова вырываются вперед.

— Пожалуйста, проходите, — у стюардессы Оли Шелеткиной симпатичная улыбка и распахнутые навстречу этим людям серые глаза. Мимо такой не пройдешь по улице, не оглянувшись еще раз...

— Занимайте свободные места. Вы с ребенком? Ему нужна будет постель. Пройдите, пожалуйста, вперед, я сейчас приготовлю.

Ну вот и все пассажиры в салоне рассажены. Ждут взлета. В кабине тоже его ждут. Сняв фуражки, сидят в креслах члены экипажа: слева — командир Юрий Головин, справа — Анатолий Скорняков, второй пилот, и в центре, на чуть откинутом сиденье — бортмеханик Владимир Лазин. Сегодня с экипажем летит и старший бортмеханик авиаотряда Иван Чижевский.

На приборной доске — кнопки, лампочки. Ох, как их много здесь...

Вот пилоты надели наушники.

— Запуск! — это приказ экипажа.

— Справа готов! — отвечает второй пилот.

И дружинист, как бы скинув с себя окончательно сонное опечение, самолет побежал по полю. Быстрее... еще быстрее... еще... Беззащитно маленькими вдруг сделались дома, но приблизилось небо...

— Командир корабля и экипаж приветствуют вас на борту нашего самолета, — мелодично говорит в это время стюардесса. Экипаж. Три человека. Три жизни. Три судьбы.

Девятнадцатилетним мальчишкой увидел Юрий ЯК-18. Это когда вместе с другом ехал мимо аэроклуба.

— Знаешь, а ребята сами на них летают.

Поразил его тогда эти слова. Значит, и он сможет. И пошел в аэроклуб. А через некоторое время — училище. Летал долгое время на АН-2, а теперь на АН-24. Полтора года командиром. Хотя Юрий скромничает, но говорят о нем в отряде: «Это хороший пилот».

В салоне тихо. Разговариваем с Олей. Она сургутянка. Любит свой город, любит его людей. Завидовала всегда девушкам в строгой синей форме. Но дома: — Еще чего надумала, по земле, что ли, устала ходить?

— Ладно, решила. — Будь повзрослому... пока.

Поступила в Тобольское музыкальное училище, закончила его и вернулась в Сургут. А как-то услышав о конкурсе стюардесс,

пришла в аэропорт. Это было год назад. Их было двадцать. Одна была очень красивая: и рост, и фигура, ну готовая стюардесса. Но комиссия решила по-своему: конкурс прошли только три девушки, в том числе и Оля. Красивая девушка — нет.

— Ну и страшно было. Вопросы были разные: и по медицине, и по политике...

Посмотрев на часы, взяла в руки микрофон.

— Мы подлетаем к городу Томску. Прослушайте, пожалуйста, информацию о городе.

И снова взлет, снова встреча с новыми людьми. А вот и Новосибирск. Мастерски сажает машину Юрий, бережно. И не удивительно. Ведь на его счету уже семь с половиной тысяч часов в воздухе. Вздрогнул несколько раз самолет и встал как вкопанный. Сейчас те, к кому мы привыкли за три часа, уйдут и придут другие. И снова — «Взлет разрешен». Плавают машины по небу...

Экипаж — три человека. Три судьбы. Три жизни.

Анатолий увлекался книгами и кинофильмами о летчиках. Много ему рассказывал и дядя, который в военное время был пилотом. Но все решилось в один день. Пришла как-то сестра, а она работала секретарем в аэроклубе, и говорит:

— Толя, есть места свободные, попробуй.

И семнадцатилетний паренек пришел в аэроклуб. Несколько лет после этого был спортсменом-легчиком, а потом — объеди-

ненная летная школа. Теперь небо не отпускало от себя. Все. Точка. Решено. И Анатолий переходит в гражданскую авиацию.

— Ну, а потом, — улыбается он, — Сургут, АН-2, второй пилот. И вот теперь — АН-24.

...Паренька с Украины призвали в армию в летные войска. Понравилось. Закончил после службы Криворожское техучилище. Хотелось быть ближе к авиации Владимиру Лазину, он закончил авиационное. По-прежнему работал на земле, а так хотелось в небо. И уже здесь, на Севере, в Нефтеюганске, переучился и теперь летает на АН-24. Сегодня он летит с Иваном Чижевским. Это опытный специалист, как и Головин, он ветеран авиаотряда. Десять лет предприятию — десять лет и работы в нем. Уверенность и спокойствие исходят от Чижевского. С таким в полете не страшно.

«Интересно, что за люди сейчас летят из Новосибирска в Сургут», — подумала я и решила познакомиться.

Вот летит домой из отпуска Анна Матвеевна Шелетанова, рабочая СУ-489. Уже шестой год она живет на Севере. Работает на трассе Тюмень—Сургут.

— Хорошо сейчас летим, без болтанки, — говорит она.

А из Новокузнецка от брата летит штурман авиаотряда Сергей Маган. Он работает с апреля в Сургуте, приехал после училища.

— Отличные у нас ребята в экипаже, Иван Павлович Бело-

зерский, командир Юрий Александрович Емцов. Хочется быть похожим на них. Наш экипаж взял повышенные обязательства к празднику, к десятилетнему юбилею предприятия. Думаем выполнить их.

Виктор и Галина Белоусовы вместе с маленькой Юлькой возвращаются из отпуска. Виктор — капитан-дублер репорта, жена — работник прилавка. За этот год они уже шестой раз летят на самолете. И Юлька, которой четыре года, летит сегодня в третий раз.

— Хороший, видно, командир, — говорят они, — так спокойно летим.

Их поддерживает и Ирина Розенберг. Она летит к родителям, сургутским геологоразведчикам. Сама закончила Новосибирское химическое училище.

...И вот остались позади тысячи километров. Так же спокойны голоса пилотов, так же уверенны их позы. Видна полоса... И не понять, то ли кабина приближается к земле, то ли земля к кабине...

Л. РАЗИНА,  
наш спец. корр.



## ГАЗЕТА ВЫСТУПИЛА

### „Не заглядывая в будущее“

В этой статье разговор шел о том, какие меры принимают крупные организации города по сносу временного жилья и переселения жителей в благоустроенные дома. Вот что ответил редакция заместитель управляющего трестом Сургутгазстрой В. ЛЫЧЕВ:

— В июле жители четырех барачных и десяти вагончиков переселены в 120-квартирный крупнопанельный дом. Списки составлены и утверждены горисполкомом. Вопрос о сносе остальных барачных будет решаться в этом году.

Снос временного жилья в районе котельной планируется на конец 1975 года. Барачки после заселения жильцов в благоустроенные дома будут сломаны, а на их месте построены крупнопанельные дома. Освободив-

шиеся вагончики будут переданы в строительные управления и будут использованы в качестве бытовок и передвижных мастерских.

### „Гостеприимство не по этикету“

На специальном совещании, как сообщил нам начальник СМП-330 А. АРИСТОВ, были рассмотрены вопросы быта строителей, затронутые газетой. За серьезные упущения уволена с работы комендант Р. Юрченко, вместо нее назначен новый.

Вопрос об ответственности заместителя начальника по быту Ю. Михеева будет рассмотрен после выхода его на работу из отпуска.

Отремонтировано одно общежитие, до конца летнего сезона будет отремонтировано второе. Принимаются неотложные меры в наведении необходимого порядка в общежитиях.

## МЕРЫ ПРИНЯТЫ

Алеша Янков—внук капитана, сын капитана.

Фото П. Левченко, нашего нешт. корр.

Во Всесоюзном научно-исследовательском институте электроаппаратуры в Харькове создали портативную баню. Она помещается в чемодане. Кстати, чемодан — это и основание бани, к которому крепится прорезиненный чехол. Внутри бани ставится складной стул, затем чехол закрыва-

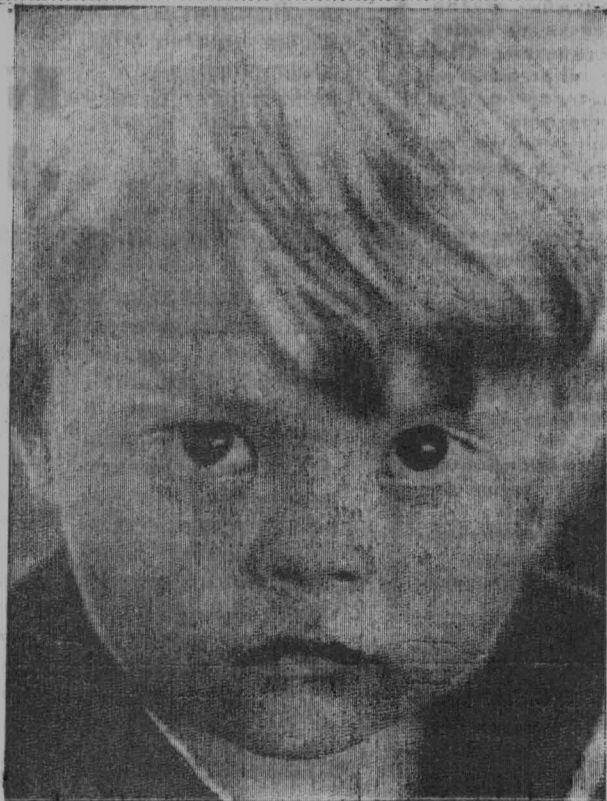
## БАНЯ... В ЧЕМОДАНЕ

ется на специальную текстильную застежку, и вы оказываетесь в парилке. Печкой служит тепловентилятор, который и гонит сухой пар. Более того, тепловентилятор снабжен реле времени, позволяющим ав-

томатически дозировать процедуры.

Опытные образцы мини-бани проходят сейчас испытания в Институте медицинской техники и в Ленинградском институте физической культуры и спорта.

О. РОБИНОВ (АПН)



## ПОЭТИЧЕСКАЯ РУБРИКА

А. БАБАРИКО

Затревожили, замаяли  
гитары.  
Небо—серым пуховым  
платком.  
Я иду по деревянным  
трогуарам,  
Я спешу в рябиновый  
полон.  
Распластал закат  
малиновые крылья,  
Буйно месит дня и ночи  
час.  
В белом безвремении  
затерянный,  
Миг свиданья сиротливо  
ищет нас.  
Я иду по деревянным  
трогуарам.  
Чьи-то каблучки вдали  
стучат.  
Я спешу: а вдруг  
за поворотом  
Ты оглянешься из-за плеча.

Значит, это вовсе  
не любовь,  
Если зубы стисну  
и бледнею,  
И в счастливую звезду  
не верю  
При знакомой музыке  
шагов,  
Если обхожу за три  
квартада  
Дом, в котором ты теперь  
живешь,  
Радость, что в глазах  
своих несешь,  
Омутах синими вставала.  
Если умираю и рождаюсь  
вновь  
От улыбки, что лицо  
осветит,  
От волос, что пьяно  
трепет ветер.  
Ну, скажи, какая тут  
любовь?

Редактор А. ЗУБАРЕВ

## На книжках

### «ОКТЯБРЬ»

17—18 августа. «Я УМЕЮ ПРЫГАТЬ ЧЕРЕЗ ЛУЖИ» — в 11, 13 часов. «ДОМ У ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ» — в 15, 17, 19, 21 час.

19 августа. «НА КРАЮ ПРОПАСТИ» — в 11, 13, 15, 17, 19, 21 час.

### «РУБИН»

17 августа. «СИБИРСКИЙ ДЕД» — в 17, 19, 21 час.

18 августа. «КАК СТАТЬ МУЖЧИНОЙ» — в 15 часов. «СВАДЕБНОЕ ТАНГО» — в 19, 21 час.

19 августа. «КРОВАВЫЙ КАМЕНЬ» — в 17, 19, 21 час.

## НАРОДНОЕ ОБРАЗОВАНИЕ НА НОВОМ ЭТАПЕ

В наше время темпы общественного прогресса, темпы продвижения к коммунизму все заметнее зависят от интеллектуального потенциала общества, от развития культуры, науки, образования.

XXIV съезд партии поставил задачу завершения перехода ко всеобщему обязательному десятилетнему образованию.

А прошедшая в этом месяце седьмая сессия Верховного Совета РСФСР обсудила вопрос о

завершении перехода ко всеобщему среднему образованию в Российской Федерации. По этому вопросу было принято постановление.

Завершить к концу этой пятилетки переход ко всеобщему среднему образованию—задача огромной социальной важности. И многое здесь ложится на плечи вечерних школ.

Сегодня мы предоставляем слово Л. ТРИН-НЕЛЮ, директору вечерней средней школы № 4.

По масштабам развития школьного образования взрослых наша страна не имеет себе равных среди других государств. Достаточно сказать, что за последние десять лет свыше шести миллионов человек, или одна треть всех выпускников средней школы, получили аттестаты зрелости без отрыва от производительной деятельности. Набирает темпы вечернее и заочное образование в нашем городе.

В прошедшем учебном году 120 выпускников — выпускники вечерних школ. В новом учебном году вечерние школы города должны принять почти в полтора раз больше учащихся, чем в прошлом.

Это трудная, но выполнимая задача; особенно если учесть, что на предприятиях города работают свыше трех тысяч молодых тружеников, которые не имеют среднего и даже восьмилетнего образования. А в вечерних школах обучаются немногие из них. Увеличение числа учащихся вечерних и заочных школ возможно только при условии постоянной помощи со стороны комсомольских, профсоюзных организаций учреждений и предприятий.

Школа № 2, которой мне довелось руководить недавно, имеет некоторый опыт совместной работы школы и производства по охвату работающей

молодежи вечерней школой. Мы убедились, что там, где руководители организаций или их первые заместители серьезно занимаются вопросом обучения рабочей молодежи, дело поставлено неплохо.

При подведении итогов совместной работы школ и предприятий первое место по городу занял коллектив орс НГДУ (председатель комиссии содействия школе начальник орс В. Г. Жуков), хотя совмещать производственную работу с учебной в этой организации, наверное, сложнее, чем в любой другой. Не имеет среднего образования в орс в основном персонал, обслуживающий торговые точки, столовые и рестораны: их основная работа как раз и начинается вечером, когда идут и занятия в школе. Начальник орс, руководители комсомольской и профсоюзной организаций сумели договориться с коллективами торговых точек, столовых, ресторанов о том, чтобы они подменяли обучающихся и взяли на себя часть их работы. Так, 40 человек обучаются в вечерней школе и учатся заочно в техникумах.

Многое было сделано председателем комиссии содействия школе при управлении буровых работ тов. Шабазевым и начальником управления тов. Цареградским для сохранения контингента учащихся. Здесь

так же, как и в НГДУ (председатель комиссии тов. Таратынов), работающей молодежи, поступающей в вечернюю школу, предоставляется место в общежитии, в первую очередь дают квартиры, повышаются квалификационные разряды.

Июль и август—время наибольшей текучести кадров, поэтому председателем комиссий содействия школе, начальникам отделов кадров необходимо, прежде чем подписать приказ о назначении на работу, выпустить направление в вечернюю школу. А направляя работника в общежитие, позаботиться, чтобы учащийся размещался в одних комнатах. Это их дисциплинирует и помогает учебе.

Надо повысить и ответственность воспитателей общежитий за учебу молодежи. В прошлом учебном году начальник жилищно-коммунального контроля НГДУ Н. В. Леликов регулярно заслушивал на планерках воспитателей общежитий об учебе жильцов. Вскоре улучшились посещения, учеба. Это, мне кажется, надо взять на вооружение работникам других ЖКО и ЖКК.

Известно, что коллективы общежитий соревнуются между собой, участвуют в республиканском соревновании «За лучшую постановку быта в общежитии», но в условиях соц-

соревнования почему-то ни слова не сказано о повышении общеобразовательного уровня работающей молодежи, хотя культура быта от него неотделима.

Этот пробел нужно восполнить и одним из первых пунктов соцсоревнования записать пункт о привлечении молодежи, не имеющей среднего образования, в вечернюю школу.

Трудно было учиться тем, кто живет в микрорайоне энергетиков, в районе старого Сургута. Теперь на базе средней школы № 8 в новом учебном году открывается вечерняя школа.

Это поможет руководителям профсоюзной, комсомольской организаций, членам комиссий содействия школе при ГРЭС привлечь к учебе молодежь, работающую в этой организации. Ведь и управление строительством ГРЭС и ГРЭС стоят по этому вопросу на одном из последних мест в городе.

До начала учебного года осталось совсем мало времени, и надо педагогическим коллективам вечерних школ совместно с членами комиссий содействия школе, с руководителями партийных, комсомольских и профсоюзных организаций приложить все силы, чтобы привлечь как можно больше молодежи к учебе и достойно завершить определяющий год пятилетки.

Об этом не надо забывать ни на минуту. Думаю, что разговор этот взволнует руководителей предприятий, комсомольских секретарей, педагогов и, конечно же, молодых тружеников. Хотелось бы, чтобы на газетной странице разговор был продолжен.

НАШ АДРЕС  
И ТЕЛЕФОНЫ:

826400 г. Сургут, ул. Просвещения, 14. Телефоны: редактор — 1-80, заместитель редактора — 3-63, ответственный секретарь — 3-60, отдел экономики — 2-67, отдел информации — 3-68, отдел писем — 0-18, отдел фотоиллюстраций, бухгалтерия — 4-75, директор типографии — 2-21, бухгалтерия типографии — 1-09.