



№ 50 (1259).  
СУББОТА,  
29 ИЮНЯ  
1963 г.  
Год издания  
XXI

ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА УРАЛЬСКОГО  
ТЕРРИТОРИАЛЬНОГО УПРАВЛЕНИЯ ОРДЕНА ЛЕНИНА  
ГРАЖДАНСКОГО ВОЗДУШНОГО ФЛОТА И ТЕРКОМА  
ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

### Слово о бдительности

Чем успешнее идет строительство коммунизма в нашей стране, тем больше злобствуют наши враги и тем коварнее их попытки помешать в нашем движении вперед. Бдительность была и остается нашим оружием в борьбе с происками иностранных разведок.

Все ли мы делаем для того, чтобы такое оружие, как бдительность, держать в состоянии боевой готовности. К сожалению, не везде и не всегда. Много еще среди нас ротозеев, которые, не задумываясь, готовы раскрыть объятия первому встречному.

Вот характерный пример. В середине мая мне довелось вылететь в командировку в подразделение Тюменской авиатрупа. В аэропорту Кольцово у багажного отделения во время регистрации билетов на Тюмень в толпе пассажиров обращал на себя внимание развязными манерами подвыпивший гражданин. По случайному совпадению с этим гражданином пришлось мне встретиться еще несколько раз по пути следования.

После посадки самолета Ли-2 в Тюменском аэропорту он сразу же направился к диспетчеру отдела перевозок, где, не спрашивая разрешения, вошел в служебное помещение и стал звонить по телефону. Диспет-

чер, дежурившая в это время (вечером 17 мая), равнодушно наблюдала за неизвестным. Более того, она даже позволила ему взять в руки служебные документы, лежавшие на письменном столе.

Как после оказалось, человек, с замашками Хлестакова, долетел до Ханты-Мансийска, однако, его фамилию уточнить так и не удалось, хотя такое указание было дано начальнику Ханты-Мансийского аэропорта, куда 20 мая прибыл этот человек. Начальник аэропорта тов. Холмолев ограничился сообщением в наш адрес, о том, что фамилию установить не удалось.

О какой бдительности в Ханты-Мансийском аэропорту может идти речь, когда мне лично довелось 18 мая наблюдать такую картину.

10 часов вечера. По расположению аэропорта хоть шаром покати: ни одного человека из администрации и обслуживающего персонала. Большинство дверей служебных помещений открыты настежь, так же как и в пилотских комнатах, лишь в зале ожидания дремало несколько пассажиров.

Около полутора часов можно было ходить по аэровокзалу, по служебным кабинетам и не встретить ни души.

Я вошел в диспетчерскую

Как уже сообщалось, на Всемирном конгрессе женщин с докладом «Международная демократическая федерация женщин в борьбе за мир, национальную независимость, права женщин и счастье детей» выступила председатель Международной демократической федерации женщин Эжени Коттон.

Мы благодарим, — сказала Эжени Коттон, — всех советских женщин за приглашение созвать в Москве Всемирный конгресс, значение которого понятно каждому в настоящее время. Мы благодарим за те огромные усилия, которые они приложили, чтобы дать возможность такому большому числу делегатов работать в исключительно хороших и удобных условиях и в обстановке большой сердечности. Многие из участниц конгресса впервые находятся на советской земле и рады приветствовать страну, которая после 1917 года признала за женщинами как фактически, так и юридически полное равенство с мужчинами во всех областях.

Докладчик подчеркнул, что никогда еще конгресс не отмечался таким смелым подвигом, как подвиг первой женщины-

космонавта Валентины Терешковой. Все мы восхищаемся этим подвигом, и не только технической стороной его, но смелостью и спокойным мужеством Валентины Терешковой, ее твердой решимостью выполнить свою задачу и внести свой вклад в дело прогресса.

Из совместного полета Валентины Терешковой и Валерия Быковского мы делаем также и другой вывод: мужчине и женщине было оказано равное до-

верие в выполнении одной и той же смелой научной и человеческой миссии. Это в точности соответствует основному стремлению нашей федерации. Мы хотим подготовить на всей земле приход женщины завтрашнего дня, женщины, которая хочет быть соратницей мужчины, быть равной с ним в семье, в труде, и в общественной жизни, чтобы подготовить детям всего земного шара всеобщий мир, в условиях которого они смогут свободно раскрывать свои возможности и превзойти наши надежды.

Конгресс признал в качестве ближайших целей и задач борьбы за мир, защиты мира во всем мире: прекращение гонки вооружений и подготовки к войне, осуществление всеобщего и контролируемого разоружения, запрещение ядерных испытаний, запрещение термоядерного оружия, аннулирование военных договоров (НАТО, СЕАТО, СЕНТО и т. д.) мирное сотрудничество между государствами с различными социальными и экономическими системами; мирное урегулирование международных разногласий путем дискуссий и переговоров.



комнату отдела перевозок и позвонил по телефону начальнику аэропорта. Нельзя сказать, что тов. Холмолев особенно удивился моему сообщению, во всяком случае он не соизволил прийти и лично убедиться в обстановке.

Тогда я решил продолжать поиски и лишь на вышке обнаружил бодрствовавшего синоптика, которого и послал разыскивать дежурного по аэропорту.

На следующий день мы беседовали по этому поводу с тов. Холмолевым, который обещал принять меры по наведению порядка в аэропорту. Хотелось бы знать, приняты ли эти меры и как они выглядят?

С. ВЛАДИМИРОВ.

ловиях удалось произвести посадку. Изможденные, исхудалые геодезисты были взяты на борт и им оказана первая помощь.

Через несколько минут по радио командир вертолета Дубов доложил: «Задание выполнено!».

А вот еще один пример из жизни авиаторов.

Где-то в районе озера Нумто в период весенней распутицы без продуктов, ни один вид транспорта не в состоянии был доставить им продукты. Даже вертолету эта задача оказалась не под силу. Командир Салехардского подразделения П. М. Ерохин принял решение организовать сброс продуктов терпящим бедствие. Выполнить это задание 5 июня 1963 года поручили опытному экипажу самолета Ан-2 в составе командира — депутата окружного Совета Г. П. Александрова, второго пилота А. А. Джансузяна и, учитывая сложность выполнения задания, с экипажем полетел зам. секретаря партбюро старший штурман Е. С. Лобурев. Полет над тундрой продолжался 6 час. 20 мин. Задание было выполнено.

ТРУД авиаторов не остается незамеченным.

15 июня 1963 года из Ныды в адрес Салехардского аэропорта поступила радиogramма: «От имени трудящихся Надымского района выражаем коллективу аэропорта благодарность за организацию постоянной межрайонной связи, за своевременную доставку периодической печати в наш район в период распутицы».

Авиаторы трудятся с большим напряжением и прилагают все свои силы для обеспечения народнохозяйственных нужд округа. Несмотря на плохую погоду в начале года, салехардские авиарботники перевыполнили предмайские социалистические обязательства и в настоящее время работают успешно.

Авиаторы горды тем, что Аэрофлот всегда находится в центре внимания партии и правительства, а в связи с 40-летием Аэрофлота он 9 февраля 1963 года награжден орденом Ленина.

В ответ на высокую правительственную награду коллектив нашего подразделения взял повышенные обязательства на 1963 год. У нас теперь более 200 человек принимают уча-

стие в борьбе за коммунистический труд. Тридцать один авиатор уже добился высокого звания ударника коммунистического труда. Среди них ветеран севера летчик-миллионер командир коллектива, борющегося за звание коммунистического труда, член окружного комитета партии и председатель группы содействия партийно-государственному контролю А. П. Чеканцев, командир самолета Ан-2 депутат городского Совета А. Ф. Лохмотов, командир звена Г. М. Обухов и другие.

АВИАТОРЫ на Севере делают большое государственной важности дело и очень странно, что на протяжении более чем четверти века никто не занимался и не занимается по-настоящему вопросами капитального строительства для авиаторов Севера. В исключительно плохих жилищных условиях вынуждены жить авиаторы и их семьи.

Кроме того, здесь, в Салехарде, в течение 30 лет ни одного рубля ни по линии местного бюджета, ни по линии Аэрофлота не было отпущено на строительство дошкольных учреждений. И это никого не волнует, не тревожит, не беспокоит. Дело доходит до того, что жены с малыми детьми вынуждены уезжать из Салехарда.

Вот уже два года строится гостиница на 50 мест, но она, еще не родившись на свет, портится, гниет. Стоит сруб без крыши, без окон, без дверей. Северные ветры его обдувают, обмывают дожди, а дело не движется из-за отсутствия бревен и другого строительного материала. Салехардский аэропорт — ворота в Заполярье. Через эти ворота ежедневно зимой и летом, весной и осенью входят и выходят сотни, тысячи пассажиров: геологов, рыбаков, работников сельского хозяйства, учителей, врачей, работников партийных и советских органов.

Пора проявить об авиарботниках Севера заботу, чтобы они могли трудиться в полную меру сил.

В. АЛЕКСЕЕВ,  
зам. командира  
Салехардского подразделения по политчасти.

## В Салехардском СПОДРАЗДЕЛЕНИИ

НА СЕВЕРЕ ежедневно перевозятся многие сотни пассажиров, тысячи тонн различных грузов и почты. Воздушных путешественников надо не только быстро доставить к месту назначения, но и образцово обслужить, создать им в пути максимум удобств. Но, к сожалению, у тюменских авиаторов в работе еще немало недостатков в производственной деятельности.

За последнее время участились случаи задержек погрузки и выгрузки рыбы, перевозимой самолетами нашего подразделения, а вследствие этого самолеты систематически простаивают до полутора часов и больше и вместо трех рейсов в течение дня производят с трудом по два вылета. Так, 14 июня с. г. в Новом порту под выгрузкой и загрузкой только один самолет, на борту которого был командир коллектива тов. Чеканцев, простоял полтора часа. А каждый час простоя самолета Ан-2 государственству обходится 120—130 рублей. При прибытии бортов с рыбой в Салехард консервный комбинат также задерживает с разгрузкой по полтора часа и более. Рыба иногда без охраны остается на ночь на аэродроме.

14 июня авиарботники вынуждены были выделить рыбокомбинату свой катер, чтобы освободить самолет и не оставить рыбу в самолете на ночь,

у нас же в аэропорту имеется всего 3 катера, которые крайне необходимы для встречи гидросамолетов и ни на минуту не бывают свободными.

ОТ ТЮМЕНИ до Салехарда 1230 км — это расстояние немалое, немного меньше, чем расстояние от Свердловска до Москвы. А как же мы обслуживаем пассажиров, как перевозим, особенно в зимнее время? От Тюмени до Салехарда в зимнее время на самолетах Ли-2 или Ил-12 самое малое понадобится около 4—5 часов, а с посадками и того больше. Как ни странно, у нас на рейсы от Тюмени до Салехарда даже зимой планируются самолеты не отапливаемые. Это имеет место потому, что не все авиарботники прониклись чувством ответственности за повышение культуры обслуживания пассажиров.

Прошлые годы в период весеннего бездорожья от Салехарда до Лабитнанги пассажиров тоже перевозили в грузовом жестком вертолете Ми-4. В нынешнем году этот недостаток был изжит и к нам из Тюмени был направлен и хорошо работал комфортабельный вертолет Ми-4. Но зато в самых Лабитнангах пассажиры длительное время простаивали на ветру в ожидании вертолета, до тех пор, пока не вмешался Салехардский горком КПСС и его секретарь Д. И. Устюжанинов.

На следующий же день был установлен на площадке для пассажиров отапливаемый вагончик.

ПОИСТИНЕ огромны расстояния Обского севера. Здесь есть место, где можно развернуться во всю ширь салехардским авиаторам.

Более 32 лет назад в январе 1931 года летчик тов. Михеев, бортмеханик тов. Монахов и моторист тов. Романов на трехмоторном советском самолете Ан-9 впервые совершили полет в район Салехарда. Этим самым они положили начало развитию авиации на Обском севере.

Сейчас авиация здесь является основным видом транспорта.

13 июня 1963 года рано утром экипаж вертолета Ми-4 в составе командира К. К. Дубова, второго пилота В. Е. Бударева и бортмеханика Н. М. Бывалина по санзаданию вылетел из Салехарда на Север. Необходимо было разыскать и оказать помощь попавшим в беду молодым геодезистам, которые заблудились в тундре более двух недель назад и не имели продуктов. Погода была ясная, местность просматривалась хорошо. Кругом, куда ни окинешь взглядом, сотни болот и озер, как капля воды, похожих друг на друга. Только во второй половине дня экипаж заметил людей. В трудных ус-

## Будни курганских связистов

В майском номере стенной газеты службы связи Курганского подразделения немало интересных и разнообразных материалов, свидетельствующих о напряженной жизни коллектива.

«У людей с пытливым мышлением» — назвал свою заметку начальник службы РЛ и РН А. С. Егоров. Он рассказывает о работе рационализаторов-связистов. Внедрение рационализаторского предложения А. Д. Ковешникова позволило, например, сократить число выносимых индикаторов на КДП и АМСГ вдвое, что дало значительный технологический эффект.

Интересно рацпредложение

электромеханика П. П. Шипарева. Он предложил и внедрил новую схему электроподогрева аварийного агрегата электропитания «АД-50», что обеспечивает постоянную его готовность к запуску в зимних условиях.

«У работников службы связи Курганского аэропорта стало традицией участвовать в соревнованиях на первенство Курганского областного радиоцентра по приему и передаче радиogramм, — пишет в своей заметке П. П. Москвин. — В прошлом году команда курганских авиаработников-связистов в составе Бурундуковой, Хренкова и Подрезовой заняла второе место, команда в составе

Кутенкова, Пантелеева и Широковой — третья».

— А нынче, — уточнил в беседе с нашим корреспондентом капитан команды курганских связистов П. П. Москвин, — все три первые призовые места присуждены нашим радистам-спортсменам — Широкову, Жукову и Бурундуковой.



### НАШИ МАЯКИ



## ПРОБА КРЫЛЬЕВ

Во Внуковском аэропорту впервые совершил посадку новый советский пассажирский самолет Ил-62. Крылатый богатырь закончил очередной испытательный полет. Он побывал на разных ступеньках неба, легко забирался на большую высоту, уверенно шел по курсу с одним и даже двумя выключенными двигателями.

— Удивительно послушная машина, — говорит заслуженный летчик-испытатель СССР В. Кокринаки.

Пассажирский салон самолета Ил-62 не уступает по величине железнодорожному пассажирскому вагону. Здесь все предусмотрено для удобства пассажиров. Даже есть несколько механических бритв «Спутник», которые пригодятся воздушным путешественникам в дальней дороге.

168 пассажиров разместятся в салонах воздушного лайнера. Скоро крылатый гигант начнет работать на семилетку.



Отлично трудится в ремприятии, где начальником Н. Н. Китин, дефектовщик Александр Алексеевич Волегов.

На снимке: А. А. Волегов на рабочем месте.

Фото Р. Пикова.

кетный зал, кинозал на 250 мест, комната матери и ребенка, парикмахерская и различные помещения для отдыха пассажиров...

Л. ШМОНИН.

### «Прожектористы» сообщают:

#### Сборка ДОКа не начата

Комсомольские «прожектористы» Курганского подразделения — Афонасьев, Юхневич, Полушин, Подгорнов и Киселев — провели рейд по службам и участкам Курганского аэропорта. В результате рейда оказалось, что:

сборка ДОКа для техобслуживания самолетов, доставленного три месяца назад, еще не начата (ответственное лицо — инженер аэродромной службы тов. Желтышева, видимо, ждет осени, ссылаясь на то, что нет крепящего материала);

на перроне и линейках пыльно. Поливка аэродрома проводится нерегулярно. (Ответственный за поливку тов. Казанцев);

у мойщиц нет резиновых перчаток и достаточного количества кистей (ответственный за обеспечение рабочим инвентарем инженер ОМТС тов. Черноморченко);

в помещении тяжелого парка отсутствует вентиляция (ответственный — комендант тов. Замараев).

## Обменялись опытом

С 20 по 22 июня 1963 года при отделе кадров Управления ГВФ проходило совещание работников по кадрам подразделений Уральского территориального управления.

На совещании с докладами «Подбор кадров и проверка исполнения — главное в организаторской работе» и «Роль работников по кадрам в деле изучения, подбора и расстановки кадров» выступил начальник отдела кадров управления К. М. Беспалов, с вопросом «Подготовка и переподготовка кадров в учебно-тренировочном подразделении» выступил инженер по переподготовке и подготовке кадров И. В. Рогожкин.

Были прослушаны также доклады инспектора по кадрам управления В. В. Рукавишников «Организация учета и отчетности по кадрам в свете требований приказа ГУГВФ № 105-59 г.» и другие материалы.

По обмену опытом работы в деле укрепления кадров в подразделении на практике создания резерва кандидатов на вы-

движение выступили начальник отдела кадров Свердловского объединенного подразделения Н. П. Ветлугин и ст. инспектор отдела кадров Челябинского объединенного подразделения Ф. В. Королев.

Активное участие в обсуждении докладов принимали инспектор по кадрам 2-го Свердловского объединенного авиационного подразделения Вахрушева Анастасия Ивановна, инспектор Пермского объединенного авиационного подразделения Лавриненко Алексей Спиридонович, инспектор по кадрам Тюменского объединенного авиационного подразделения Чистополов Константин Григорьевич, инспектор по кадрам ремонтных мастерских Казанцева Галина Георгиевна, инспектор по кадрам Салехардского объединенного авиационного подразделения Трифонова Римма Степановна.

Совещание прошло организованно при активном участии работников по кадрам подразделений.

А. МЕЗЕНЦЕВ,  
старший инспектор  
отдела кадров УрТУ ГВФ.

### ЦИФРЫ И ФАКТЫ

## Из истории санавиации в Кургане

Отделение санитарной авиации возникло в Кургане на базе областной больницы в 1947 году. С 1956 года по 1963 год общий налет по санавиации составил 21.880 часов. За это время совершено 9.246 вылетов, из них по оказанию срочной помощи 6.862. Из отдаленных районов области в больницу было доставлено 2.617 тяжелобольных и перевезено около полутора тысяч килограммов консервированной крови.

О лучших возможностях санавиации свидетельствуют и такие факты. Бортхирургами и консультантами на месте вызовов к больным было проведено 2.357 операций, в том числе 1.835 срочных и 522 плановых. В районах свыше 37.000 человек получили консультацию высококвалифицированных специалистов.

Помимо лечебной работы с

помощью санитарной авиации проводится большая профилактическая работа — разного рода профосмотры, медицинские комиссии, беседы и лекции.

Первый вылет по санитарному заданию в Кургане был выполнен 20 октября 1941 года главным хирургом областной больницы Я. Д. Витебским в с. Половинное на самолете, вызванном из Челябинска. Ныне ветеран санавиации Витебский, заслуженный врач РСФСР, продолжает оказывать квалифицированную помощь больным в районах области.

Хирурги В. Д. Малков, А. В. Копасова, В. М. Дякина в сотрудничестве с летчиками Тюменцевым, Васильевым и другими успешно продолжают свое дело.

Л. РЕЗНИЧЕНКО,  
начальник Курганской  
санавиации.

## Они трудятся рядом с нами



В цехе коммунистического труда на ремпредприятии стало правилом помогать молодежи, пришедшей на производство недавно, в овладении сложным мастерством ремонтников. Как правило, ветераны Аэрофлота, опытные рабочие, шефствуют над молодыми. Вот и Василий Павлович Сериков, бригадир слесарей-сборщиков, — настоящий мастер своего дела, помогает Олегу Грищенко, поступившему на предприятие несколько месяцев назад, освоить одну из наиболее сложных технологических операций.

В результате дружной работы в цехе царит обстановка товарищества и взаимопомощи, что положительно сказывается на росте производительности труда и повышении качества работ.

На снимке: В. П. СЕРИКОВ и Олег ГРИЩЕНКО за сборкой двигателя.

Фото Р. Пикова.

За редактора В. БОЛЬШАКОВ.

HC16392 Заказ № 4839

Тип. изд-ва «Уральский рабочий», Свердловск, проспект Ленина, 49.