

Пленум ЦК КПСС призывает рабочих и работников, колхозников и колхозниц, инженерно-технических работников, деятелей науки и культуры, всех советских людей еще самоотверженнее трудиться над выполнением семилетнего плана, претворением в жизнь решений XXII съезда, великой Программы Коммунистической партии Советского Союза.

(Из Постановления Пленума ЦК КПСС)



№ 95 (1305)
СУББОТА,
21 ДЕКАБРЯ
1963 г.
Год издания
XXI

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

БЛИЗКО к сердцу приняли уральские авиарботники, особенно те, кому предстоит производить авиационные химические работы в сельском хозяйстве, Постановление декабрьского Пленума ЦК КПСС по докладу Н. С. Хрущева «Ускоренное развитие химической промышленности — важнейшее условие подъема сельскохозяйственного производства и роста благосостояния народа».

В наших подразделениях накоплен богатый опыт работы авиации спецприменения. Опытным специалистам мастерам летчиков говорят не только цифры, характеризующие объем выполненных работ, значительно превысившие плановые показатели, но и высокое качество, о чем свидетельствуют отзывы с мест.

В наших подразделениях, особенно таких, как Второе Свердловское объединенное подразделение, где командиром Н. И. Волков, старшим инженером по спецприменениям Г. Козин, выросли замечательные организаторы производства химических работ. Взять командира сводного летного коллектива М. Сальмановича. Молодой командир на протяжении ряда лет зарекомендовал себя, как опытный, знающий специалист, способный организовать на местах не только труд летчиков и авиатехников, но и работу подсобных звеньев.

Находясь в сложных условиях поздней осени в Свердловском крае, М. Сальманович, несмотря на организаторскую неразбериху в ряде хозяйств, где приходилось работать нашим экипажам, проявил

настойчивость, выдержку, чем обеспечил четкое и качественное выполнение работ по подкормке озимых.

Общезвестно, что объем и диапазон авиационных работ с каждым годом все более возрастает. Учитывая широчайшие перспективы химизации народного хозяйства, авиарботники, занятые на спецприменении, отдают себе отчет в задачах, поставленных перед ними. Ведь кому, как не авиарботникам, доверят донести плоды труда многих тысяч людей, занятых на добыче и переработке минеральных удобрений и гербицидов, до земли. И от того, насколько эта работа будет сделана качественно, умело, зависит в конечном счете судьба будущего урожая.

По-прежнему большую роль в авиационных работах займет борьба с вредителями леса. Охране «зеленого золота», которым так богат наш уральский край, авиарботники авиации спецприменения, учитывая его исключительное значение в народном хозяйстве, должны отдать все свое умение и мастерство. Это тем более необходимо в настоящее время, так как лес является наиболее ценным сырьевым источником для развития целлюлозно-бумажной промышленности. Беречь лес, заботиться о его воспроизводстве — почетный и ответственный долг перед Родиной.

Химия шагает по стране и нет сомнения в том, что авиарботники Урала вместе со всем советским народом, претворяя в жизнь предначертания партии, понесут химию на своих крыльях на передний край борьбы за урожай.

НАША ПРОГРАММА — В ДЕЙСТВИИ!

Крылья переднего края

ТВОИ ТОВАРИЩИ БДИТЕЛЬНОСТЬ ДИСПЕТЧЕРА

Рейсовый самолет ТУ-104 Западно-Сибирского управления ГВФ приближался к столице Урала. А навстречу ему вылетел из Свердловска поршневого ЛИ-2. Экипаж скоростного корабля, не установив двусторонней связи с диспетчером подхода, самовольно снизил самолет до 1200 метров. Эти действия могли кончиться очень плохо. Ничего приятного не сулит встреча самолетов в воздухе...

Правильно оценив обстановку, старший диспетчер КДП Кольцовского аэропорта Олег Николаевич Маслов своевременно задержал самолет ЛИ-2, на высоте 900 метров. Таким образом было предотвращено возможное летное происшествие. За добросовестное выполнение служебного долга, высокое мастерство и оперативность старший диспетчер КДП О. Н. Маслов был поощрен командованием аэропорта.

За предупреждение сближения других самолетов были поощрены диспетчер ГРДП А. Еришов и диспетчер посадки П. Ильиных.

Л. ЕФИМОВ.

СОЛЬ ЗЕМЛИ

Жара над полем,
Как коса на взмахе...
Посевы задыхаются

И матово мерцает
на рубашке
Извечная крутая
соль земли.

А дождь опять
Молотит крыши
Дробью,
До пашни не дойдя
На полшага.
И смотришь ты

на солнце
Исподлобья,
Как безоружный

смотрит
На врага.
А между тем,
В любое время года
Могуществу людей
Не знать границ,
Когда сама

Соперница-природа
Отдаст нам
Мощь своих

пороховниц.
...То рассыпаясь
грохотом

По МАЗам,
То хлынув
В голубой трубопровод,
Хибиным камнем
И бухарским газом
К нам на подмогу
Химия идет.
Упругостью
В весомерном спелом
Злаке
Нальется рожь,
Ячмень расправит ус...
...И стоит
Бить шурфы и жить
В палатке,
Чтоб соль земли
Имела хлебный вкус!

С. ВЛАДИМИРОВ.



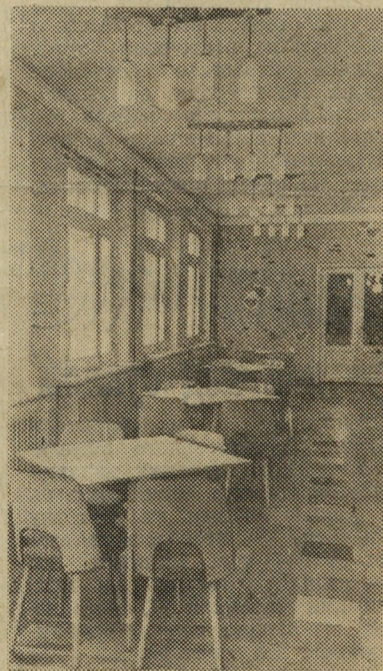
ВСЕ ФОТОРЕПОРТАЖ ДЛ ПАССАЖИРОВ

— Граждане пассажиры! Прибыл самолет рейсом 165, следующий до Новосибирска! — объявляет диктор аэропорта.

На летном поле против аэровокзала застыл серебристый скоростной корабль ТУ-104. Пассажиры сходят по трапу на уральскую землю. Их к самому перрону быстро доставляет автопоезд (верхний снимок).

Свердловчане торопятся домой. А транзитные пассажиры? Что делать им, где отдохнуть?

К услугам «транзитников» — новая гостиница «Лайнер», недавно сданная в эксплуатацию. В светлом четырехэтажном здании два этажа уже справили новоселье. Просторный холл, красивая мебель — все это создает уют. А скоро здесь откроется и кафе на 60 мест (снимок справа).



СПАСИБО ЗА НАУКУ

Мы, слушатели учебного подразделения, изучаем самолет АН-2. В начале года мы взяли обязательства — сдать экзамены с отличными и хорошими оценками.

Благодаря доброй помощи преподавателей С. В. Кочерова, А. А. Федорова и В. А. Иванова мы добились своего: материальную часть самолета АН-2 изучили основательно.

По поручению группы авиатехников Л. ДЬЯКОВ.

Вести отовсюду

КРЫЛАТЫЕ ПАХАРИ

На бетонной полосе вертолетной станции стали крыло к крылу самолеты АН-2, ЯК-12, выстроились по ранжиру вертолеты: исполнил МИ-6, средний по размерам МИ-4, маленький МИ-1, миниатюрный КА-15. У каждой из этих машин разная скорость, разные «профессии», разные особенности. Но все они «коллеги» в одном: отлично овладели сельскохозяйственными специальностями.

В нынешнем году площадь обработанных самолетами и вертолетами полей, плантаций хлопчатника, виноградников составит 33 миллиона гектаров, а в 1965 году достигнет 46 миллионов. Если бы работу, проделанную

авиацией лишь в прошлом году, переложить на плечи тружеников полей, то пришлось бы затратить на это не меньше пяти миллионов человеко-дней.

Газета «Известия».

Поликлиника... на вертолете

Первый в Узбекской Республике вертолет, специально оборудованный под поликлинику, стал совершать рейсы к животноводам на отгонные пастбища. На его борту есть рентгеновский кабинет, лаборатория, в которой производятся различные анализы, оборудование для оказания хирургической помощи на месте. 12 врачей ведут прием больных и профилактический осмотр всех чабанов и членов их семей.

«МИЛЛИОНЕРЫ» — ЗОЛОТОЙ ФОНД АЭРОФЛОТА

На днях за личный безаварийный налет и безупречную летную работу знаками ГВФ награждена группа авиаторов Уральского территориального управления ГВФ.

ТРЕТЬИМ ЗНАКОМ ГВФ «ЗА НАЛЕТ 1 000 000 км» НАГРАЖДЕН:

Мельников Николай Павлович — командир корабля ИЛ-18 Свердловского объединенного подразделения.

Горбик Михаил Ефимович — командир корабля ИЛ-18 Свердловского объединенного подразделения.

Козьменко Виталий Антонович — бортрадист корабля ИЛ-18 Свердловского объединенного подразделения.

ВТОРЫМ ЗНАКОМ ГВФ «ЗА НАЛЕТ 1 000 000 км» НАГРАЖДЕН:

Толмачев Вениамин Константинович — бортрадист корабля ИЛ-18 Свердловского объединенного подразделения.

ЗНАКОМ ГВФ «ЗА НАЛЕТ 1 000 000 км» НАГРАЖДЕН:

Виноградов Борис Всеволодович — командир авиавзена Ханты-Мансийского объединенного подразделения.

ЗНАКОМ ГВФ «ЗА НАЛЕТ 500 000 км» НАГРАЖДЕН:

Попов Кирилл Константинович — пилот ЯК-12 Курганского летного коллектива.

Малков Георгий Иванович — командир самолета АН-2 Курганского летного коллектива.

Андреев Андрей Дмитриевич — заместитель командира Ханты-Мансийского объединенного подразделения.

ЗНАКОМ ГВФ «ЗА НАЛЕТ 300 000 км» НАГРАЖДЕН:

Нечаев Анатолий Никифорович — пилот ЯК-12 Курганского летного коллектива.

Содаткин Владимир Иванович — командир АН-2 Курганского летного коллектива.

Захаров Анатолий Алексеевич — командир АН-2 Курганского летного коллектива.

Епринцев Геннадий Михайлович — командир АН-2 Ханты-Мансийского объединенного подразделения.

Утробин Дмитрий Николаевич — командир АН-2 Ханты-Мансийского объединенного подразделения.

Борисенко Николай Митрофанович — второй пилот АН-2 Ханты-Мансийского объединенного подразделения.

Ефремов Юрий Алексеевич — второй пилот АН-2 Ханты-Мансийского объединенного подразделения.

ПОДВИГИ ГЕРОЕВ! НЕ ЗАБУДЕМ!

НЕ РАСТЕРЯЛСЯ...

ИЗВЕСТНО ли вам, что в период Великой Отечественной войны летчик капитан Кузнецов вылетел на боевое задание на штурмовике ИЛ-2, а через 50 минут вернулся на свой аэродром на вражеском истребителе ME-109?

...Группа штурмовиков, в составе которой вылетел и капитан Кузнецов, нанесла удар по танковой колонне врага. Во время атаки зенитный снаряд повредил мотор на самолете Кузнецова, а второй заклинил тягу управления рулем поворота.

Штурмовик терял высоту. Летчик прилагал неимоверные усилия, чтобы дотянуть до большой поляны, раскинувшейся впереди. И это ему удалось. Не выпуская шасси, штурмовик прочертил землю и застыл в каких-нибудь тридцати метрах от леса.

Кузнецов выбрался из кабины и, к своему удивлению, увидел в кустарнике замаскированные самолеты врага. У одного «Мессершмита» вращался винт.

Летчик понял, что приземлился на вражеский аэродром...

В этот момент из кабины готового к вылету истребителя выскочил фашист. Он решил первым захватить в плен русского летчика. Хотя находился вправо от «Мессершмита», гитлеровец, следуя установленному правилу, вылез из кабины с левой стороны. Секунды решили все, Кузнецов бросился к «Мессершмиту». В один миг он вскопал на правое крыло самолета и, вопреки правилам, залез в кабину с правой стороны. Когда немецкий летчик оббежал вокруг самолета, Кузнецов уже дал от себя сектор газа. «Мессершмит» пошел на взлет.

Капитан Кузнецов без особого труда оторвал его от земли и развернул на восточный курс.

Самое страшное осталось позади. Но впереди, за линией фронта, предстояла встреча с советскими зенитчиками и истребителями, которые, естественно, не могли предполагать,

ЛОКАТОР ВКЛЮЧЕН!

Критика под сукном

Некоторые руководители Второго Свердловского объединенного подразделения издавна зарекомендовали себя людьми, не реагирующими на критику в печати. На этот раз начальник ЛЭРМ тов. Никитин не удосужился ответить на критический материал «С глаз долой, из сердца вон», опубликованный 26 октября.

Их трудно обвинить в отпихках. Здесь правило заведено: Газеты, жалобы и письма Без размышлений — Под сукно!

Тышь, благодать в подразделениях. Близ кабинета кабинет, Лишь не хватает Объявления: Для критики Приема Нет!

«Симфония» продолжается...

ПОСЛЕДАМ НАШИХ ВЫСТУПЛЕНИЙ

В газете «Авиатор Урала» за 16 ноября 1963 года под рубрикой «Локатор включен» опубликована заметка под заголовком «Золотая симфония», в которой сообщалось о непроизводительной переработке двигателей на земле в Кольцовском аэропорту.

Редакция получила в ответ на заметку письмо, в котором заместитель начальника аэропорта по движению тов. Теплицкий, начальник диспетчерского пункта тов. Мартюшев и председатель поста содействия партконтролю тов. Исаков сообщают:

Для проверки критического материала, опубликованного в газете «Авиатор Урала», в службе движения был организован и проведен повторный хронометраж работы двигателей самолетов ИЛ-18 перед вылетом на земле. Как показал анализ данных, полученных при последнем хронометраже, время от момента доклада экипажа о готовности к вырубанию до взлета самолета составляет не более 8 минут, а в сумме по 10 проверенным самолетам — 54 минуты, то есть в среднем по 5,4 минуты на самолет. Именно такое время и требуется для вырубания самолета со стоянки на исполнительный старт.

Разумеется, некоторые отклонения от этого необходимого времени возможны в зависимости от курса взлета, расположения самолета на той или иной стоян-

ке, от индивидуальных особенностей данного самолета и экипажа.

Полученные при хронометраже данные были сравнены с записями в отчетах экипажей о выполнении рейсов. В результате выявилось большое расхождение в цифрах. По сведениям экипажей 10 проверенных самолетов работа двигателей на земле составила 2 часа 49 минут, то есть более чем в три раза в сравнении с данными, полученными при хронометраже. Вот примеры:

20 ноября от момента доклада о готовности к вырубанию до взлета самолета ИЛ-18 № 75711 (командир корабля тов. Лобанов) прошло пять минут, а в отчете экипажа указана работа двигателей на земле в течение 27 минут. Даже если экипаж считает

время работы двигателей с момента начала их запуска, то и в этом случае работа двигателей на земле составила 14 минут, судя по времени запроса разрешения на запуск. Можно привести еще целый ряд примеров подобного рода. Они свидетельствуют о том, что в отчетах экипажей о выполнении рейсов значительно завышаются данные о времени работы двигателей перед взлетом, а в летном подразделении не вскрываются причины переработки ресурса двигателей на земле.

ОТ РЕДАКЦИИ: ответ товарищей из службы движения Кольцовского аэропорта в силу своих аргументов мог бы быть признан убедительным. Тем не менее, точку ставить оснований нет. Пока движущий спорят с летной частью, двигатели, перерабатывая на земле, выбрасывают государственные средства на ветер. Редакция считает, что партком Свердловского объединенного подразделения разберется в междоусобном споре и в «Золотой симфонии» наступит финал.

«ПОДЛЕЧИЛСЯ»...

В этот день Александр Шилин, командир самолета АН-2 Магнитогорского аэропорта, отлетав положенное количество часов, возвращался с аэродрома. Вдруг он почувствовал, что его знобит. «Простыл, видимо», — подумал он. «Нужно подлечиться...».

Не успел Шилин произнести этих магических слов — друг-архимедик тут как тут. Подобострастно глядя на товарища в аэрофлотской форме (чай, денежки водятся — как в воду смотрел!), собеседник сразу «взял быка за рога».

— Выпьем по маленькой — хворь вышибет моментально. Поверь уж мне — опыт богатый...

Шилин, как человек слабохарактерный в этих случаях, не преминул отказаться. Собутельники оказались в питейном заведении. А через несколько минут бравый пилот «вита в облаках». Хворь, увы! — не вышло, а вот из нормальной колеи — наверняка.

Услужливый «друг» вывел захмелевшего летчика на воздух. Посадив его на проспекте Металлургов на скамейку, бросился на поиски такси, дабы отправить домой... А уже через мгновение Шилину снился сон, будто он осваивает межпланетные пространства. Он летит к звездам, а бог космоса грозно вопрошает: Кто вы и откуда?..

Этот вопрос вновь прозвучал более настойчиво. Шилин кое-как открыл глаза: перед ним стояли дружинники... Незамедлительно пилот самым земным способом был доставлен в отрезвитель, где он надежно «подлечился»...

Нужно сказать, что и до этого случая А. Шилин не отличался особым рвением в работе. На его счету ряд партийных и дисциплинарных взысканий за нарушение летных наставлений и из-за неравнодушия к «зеленому змию». Но, как говорится, урок не пошел впрок.

Все благо — двухкомнатная квартира, солидный (300 рублей) заработок он принимает как должное, а вот отдать государству свой честный долг не желает, не дорожит высокой честью работника Аэрофлота. М. ЕФРЕМОВ.



«Идеальная» киска

Очковирательством
Грешила кошка Роза:
Поймает мышь,
В отчете пишет — три...
Но, как известно,
рано или поздно —
Лгун попадется,
Как он ни хитри.
И эта киска верткая
попалась,
И даже наказание
понесла.

Покаялась слегка
И, выждав малость,
Вдруг бодро в контраку
перешла:

— Вы рады жизнь
испортить
бедной киске!
А я ж ничем не хуже
остальных!

Дались вам
Эти жалкие приписки,
а рядом — тьма пороков,
да каких!
Кругом — одни глупцы
да лицемеры.

И все творят,
что только захотят...
Вот, скажем, Слон —
Ведь это ж неуч
серый!

А Ежик — грубиян
без чувства меры!
Емот — пошляк.
И в общем, сущий ад!..
— Послушай-ка! —

Басни

остановили Розу. —
Выходит, идеальна —
ты одна!
И тут, приняв изящнейшую
позу, —
— Да, это факт! —
ответила она...

Мораль простая.
Дело не в приписке,
Хоть за нее вполне
резонно быют.
Встречаются еще такие
«киски»:

чтоб оправдаться —
все и всех клянут!

«Друг» из норы

Сказал Барсук:
— Я никогда
Деревьям не чинил вреда.
Отсюда — вывод:

я, барсук, —
Лесам наипервейший друг!
— Послушай, «друг», —
заметил Дрозд, —
А пользы много ль ты
принес?

Барсук тут прикусил язык
И под землю скрылся
вмиг...
А дрозд мораль оставил
нам:

«Не верьте лживым
Барсукам!»
Вл. МИЛЮТИН,
радиооператор
(Курганского аэропорта).

„ЗОЛОТАЯ ВОДА“

Что поэтического в водопроводном кране? Сплошная проза. Торчит этакий невзрачный краник над умывальником или ванной. Отвернешь его — потечет вода.

Да, вода действительно польется, но не простая, а «золотая». Скажете — сказка. Нет, сущая правда. За эту воду жильцы домов по улице Белинского, № 169 и улице Саввы Белых, № 3 платят по 78 копеек в месяц. Если в вашей семье, скажем, четыре человека, будьте любезны: с вас 3 рубля 12 копеек.

Вот и хочется нам спросить у начальника Уктусского аэропорта Якова Федоровича Демьяненко: откуда же берутся такие высокие расценки за пользование горячей водой?

Известно, что специальной котельной для на-

грева не было построено. Эта «золотая вода» нагревается в той же котельной, что греет воду для отопления жилых домов. За что же такая высокая плата?

Мало того, горячая вода не всегда бывает горячей — зачастую она просто тепленькая водичка, которой не только ванну нагреть — посуду не вымыть. А ее цвет? Прошло два месяца с момента подачи воды. И очень часто она не светлая, как положено, а коричневая — из-за наличия в ней песка и иных примесей, далеких, разумеется, от золота.

Возникает вопрос: можно ли пользоваться такой водой, да еще за высокую плату?

А. МЕЗЕНЦЕВ,
наш рабкор.

В ВЫХОДНОЙ ДЕНЬ

СОРЕВНУЮТСЯ РЫБАКИ И ОХОТНИКИ

В минувшее воскресенье большая группа авиарботников Свердловского аэропорта — членов секции рыбаков и охотников добровольного спортивного «Спартак» хорошо отдохнула на морозном воздухе. 29 рыбаков под руководством ветерана и активного энтузиаста этого увлекательного спорта Федора Николаевича Теньсына участвовали в соревновании по искусству ужения рыбы на льду озера Кисегач. А 11 охотников, во главе с председателем секции Владимиром Павловичем Бовыкиным соревновались по обстрелу боровой дичи.

Первенство в этом интересном соревновании завоевал авиамеханик ЛЭРМ Булыгин, на втором месте — техник по снабжению Чернышев, на третьем — авиатехник Пекин. Результаты отличные — трофеи богаты! Рыбаки выловили 400

красавцев окуней и серебристых чебаков. Хорошую зарядку получили рыбаковы на трудовую неделю.

Не менее интересным было соревнование у охотников. 12 упитанных беляков и один краснотелый тетерев — таков результат охоты. Первые места по отстрелу зайцев поделили Ф. Теньсин, В. Худяков, В. Бовыкин.

Местный комитет подразделения поощрил денежными премиями лучших рыбаков и охотников. А секция растет. Сейчас они насчитывают более ста авиарботников.

В. БОВЫКИН,
работник планового
отдела
Свердловского
аэропорта.

И. о. редактора Е. ЛИПОВИЧ.

НС44077. Заказ № 991.

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