

Решения Пленума — в жизнь!

АВИАЦИЯ ПРИВИЛА ВКУС К ХИМИЗАЦИИ,

заявил корреспонденту «Авиатора Урала» председатель колхоза имени Чапаева Туринского производственного управления В. Г. Стадунин.

В подтверждение высказанной мысли Всеволод Григорьевич сказал:

— До 1961 года минеральные удобрения, завезенные на поля хозяйства, как правило, не использовались, лежали штабелями

Наши интервью

вдоль дорог, так как мы располагали одной туковой сеялкой. С помощью лукошка да лопаты много их не рассеешь на большой площади.

С 1961 года колхозники наладили связь с авиаторами.

С помощью самолетов в 1962 и 1963 годах внесены в землю все удобрения. Теперь у нас никто не сомневается в том, что применение авиации в сельском хозяйстве выгодно экономически, так как дает значительный прирост урожая и снижает трудовые затраты.

На 1964 год мы уже заключили договор о проведении авиационных работ на площади полутора тысяч гектаров.

САМОЛЕТ ВЕДЕТ ПРОПОЛКУ

Многие в Кадниковском совхозе помнят, как трудно под палящим солнцем, увязая во влажной почве, выдергивать из земли режущие руки лезвия осота, цепкую паутину сорняков, которые буквально глушили посевы. А, главное, то обидно, что труда и сил уходило на борьбу с сорняками много, а смотришь, через день-другой — снова все поле заволокло... А теперь?

Над полями, плавно покачивая плоскостями, окутывая пашню голубоватым шлейфом, на бреющем полете то и дело проходит самолет. Сделав несколько кругов, он приземляется у белого флага и к нему уже торопится грузовая автомашинка. Сквозь плексиглас фонаря кабины АН-2 узнаем командира самолета Юрия Потапова. Еще минута — и лопасти винта, сверкая на солнце, остановились. Потапов легко спрыгивает на землю.

— Поскорей, ребята, — потирает он загрузчиков. Парни, одетые в комбинезоны, ловко загружают баки самолета химикатами. Звучит команда: «От винта!» И самолет, сделав короткий рывок, снова идет по створу сигнальщиков, снова на «позиции» сорняков обрушивается вся мощь современной химии...

Что касается эффективности воздушной прополки, то она несомненно не только в качестве работ, но и в их экономической выгоде. Вот что говорится в одном из отзывов, полученных специалистами Уктусского авиаподразделения из колхоза имени Чапаева Туринского производственного управления: «Затраты на прополку одного гектара составили 84 копейки, а при наземной обработке мы потратили бы по 1 рублю 69 копеек за каждый прополочный гектар». Более того, в этом же хозяйстве урожай на полях, где была проведена авиационная прополка, повысился в два раза.

Роль сельскохозяйственной авиации еще более возрастет в свете решений декабрьского Пленума ЦК КПСС.

— Дело борьбы с сорной растительностью, защита сельскохозяйственных культур, — говорит старший инженер Уктусского авиаподразделения по спецприменениям Г. Козин, — в нынешнем году потребует от авиаторов нового напряжения в труде.

Это действительно так. Уже к началу 1964 года в Уктусский аэропорт поступило около трех десятков заявок от колхозов и совхозов нашей области и других областей и краев Российской Федерации. Объем работ увеличивается в нынешнем году почти на одну треть по сравнению с прошлым годом.

С. ВЛАДИМИРОВ.

БОЛЬШИЕ ДЕЛА маленького аэропорта

СЕВЕРНАЯ Швейцария — так часто называют пилоты Ханты-Мансийск. И это не преувеличение. Каждый, кому приходилось подлетать к городу со стороны реки, невольно любуется красивой пафосной Иртишью с его обрывистыми берегами.

Особенно хорошо видно с самолета здание аэропорта. Расположенное на склоне горы, покрытой мохнатыми елями и кедром, оно служит своеобразным маяком для пилотов.

Многолюдно бывает в аэровокзале. Округ наш большой, и в условиях бездорожья авиация является одним из главных видов сообщения. Зимой основные работы ведутся на сухопутном аэродроме. Недавно здесь открыта новая столовая, впервые начало работать справочное бюро. К услугам пассажиров — комната матери и ребенка, камера хранения.

Самолеты теперь летают в самые отдаленные уголки нашего округа. Только за 11 месяцев 1963 года ханты-мансийские авиаторы на своих крылатых машинах перевезли 39 тысяч пассажиров. Это немалая цифра, если вспомнить, что каких-то десять лет назад мы перевозили за год всего полторы тысячи человек.

Кроме пассажиров, пилоты объединенного летного коллектива доставляют ежегодно в самые отдаленные населенные пункты сотни тонн народнохозяйственных грузов. Самолетами транспортируются рыба, пушнина, оборудование. Неоценимую помощь оказывают авиаторы исследователям недр — геологам.

Конечно, встречаются в нашей работе и трудности. Летом, например, ежедневно отправляется из Ханты-Мансийска всего около 2500 пассажиров, хотя желающих бывает обычно в два-три раза больше. Объясняется это тем, что сухопутного аэродрома у нас нет, а гидропорт просто не в состоянии обслужить такую массу пассажиров. Достаточно сказать, что гидросамолеты АН-2 при температуре воздуха +20° и выше берут всего 7—8 человек.

К тому же в летний период расписанием предусмотрено до Тюмени, Тобольска и т. д. всего 6 рейсов. Этого явно недостаточно. И если мы выполняем план, то только за счет задела, который удается сделать в первом квартале года.

Надо сказать, что авиаторы Ханты-Мансийского об-

единенного летного коллектива трудятся добросовестно. Наш отдел перевозок, например, борется за почетное право называться бригадой коммунистического труда. Многие из работников отдела уже сегодня достойны этого высокого звания.

Среди них дежурная по встрече Галина Зудочкина, заведующий складом С. Н. Пузин. Заслуженным авторитетом в коллективе перевозчиков пользуются ветеран подразделения диспетчер В. А. Шишкин и дежурная по встрече А. М. Романюк.

В новом году, бесспорно, объем работы в Ханты-Мансийском аэропорту возрастет. Можно с уверенностью сказать, что наш коллектив приложит максимум усилий, чтобы выполнить поставленные перед нами задачи.

А. СЪЕДИНА,
начальник отдела перевозок Ханты-Мансийского аэропорта.

ПО СЛЕДАМ НАШИХ ВЫСТУПЛЕНИЙ

«Тренажер
просит
взлет»

Так называлась статья старшего инженера-преподавателя учебного подразделения В. Иванова. Как сообщил редакции секретарь партийной организации И. Ф. Ясинский, статья обсуждалась на партийном собрании учебного подразделения.

Статья «Тренажер просит взлет» признана правильной и своевременной. Факты, изложенные в ней, подтвердились. Приняты меры по улучшению работы тренажеров.

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!



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

СМЕЛОСТЬ

Это случилось 30 декабря, в канун Нового года. Пилот Уктусского аэропорта Геннадий Силантьев возвращался из Ивделя.

В кабине самолета, кроме пилота, — трое пассажиров. Все торопятся домой — их ждет новогоднее торжество, обычные «земные» дела. Настроение у пилота отличное, и он не подозревал об опасности.

До Свердловска — 60 километров.

И вдруг... Что такое? Штурвал внезапно застывает на месте. Пилот пытается хотя бы на миллиметр сдвинуть его — напрасно. Элероны намертво заклинило. Что такое полет без элеронов? — Это самолет без рук.

На землю послана радиограмма: «Отказали элероны!..» Геннадий видел через окно кабины, как безжизненно замерли элероны, затягивая самолет в крен. Что делать? Лететь в Свердловск или приземлиться среди таежных вырубок и болот? Пилот ясно понимал: и то, и другое — риск. И все же решил лететь.

В наушниках твердый голос произнес: «Следуйте на базу»... «Значит, я принял верное решение», — отметил про себя Силантьев. А по радию поступали новые команды: Геннадий теперь не сомневался. Он узнал голос своего командира — Виктора Александровича Савичева. Опытный авиатор поднялся на командно-диспетчерский пункт и с микрофоном в руках руководил полетом. Слова командира вселили уверенность. Самолет развернулся над летным полем и через несколько минут коснулся аэродрома.

К «Яку» бежали друзья, поздравляли с победой. Они с волнением наблюдали за сложным экзаменом товарища. Трудное испытание летчик выдержал с честью.

Встреча с ветераном

Недавно в красном уголке молодежного общежития аэропорта Кольцово было на редкость многолюдно. Молодежь собралась на этот раз, чтобы послушать рассказ старого коммуниста Александра Александровича Осипова о жизни и героических делах комсомольцев двадцатых годов.

Александр Александрович подробно рассказал собравшимся о создании первой комсомольской ячейки в 1919 году в селе Рафалове на Тюменщине. Затаив дыхание, слушали мы о том, как юные ленинцы принимали участие в ликвидации кулацкого мятежа в 1921 году.

Старому коммунисту было задано много вопросов, на которые он подробно ответил.

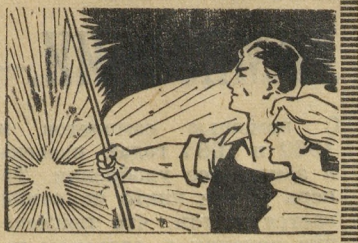
С. ЛОМКОВ,
член совета общежития.

МОЛОДЫЕ АВИАРАБОТНИКИ!

Эта анкета нашей газеты адресована вам. Давайте организуем широкое обсуждение вопросов анкеты, поговорим на страницах газеты о делах, думах и планах молодых авиарботников. Желательно получить наиболее полные ответы на каждый вопрос. Когда будете писать нам, то пронумеруйте свои ответы в соответствии с вопросами анкеты.

1. Какую цель ты ставил перед собой в 1963 году, достиг ли ее, какие планы у тебя на 1964 год?
2. Какие основные недостатки ты видишь в коллективе, в котором работаешь, как стремишься их исправить?
3. Как коллектив помогает исправить недостатки, имеющиеся у тебя лично?
4. Есть ли среди вас «индивидуалисты», противопоставляющие личное общественному, как к ним относится коллектив?
5. Есть ли в коллективе люди, живущие и работающие по поведению бригад коммунистического труда? Расскажи о них.
6. Как ты используешь свое свободное время?

ЖДЕМ ВАШИХ ПИСЕМ, ДРУЗЬЯ!



«На современном этапе, — говорил на ноябрьском Пленуме ЦК КПСС товарищ Н. С. Хрущев, — особенно повышаются роль и ответственность члена партии. Коммунист — высокое звание. Ныне, как никогда, от него требуется быть на передовых позициях борьбы за проведение политики партии. Честным служением народу, всем своим поведением в общественной и

В ПАРТИЙНЫХ Организациях

КАЖДЫЙ КОММУНИСТ — ВОСПИТАТЕЛЬ МАСС

личной жизни коммунист должен быть примером в развитии и упрочении коммунистических отношений, в соблюдении норм коммунистической морали».

Большинство коммунистов в подразделениях нашего управления своим примером вдохновляют людей на самоотверженный труд и являются настоящими проводниками идей партии в массах. В этом плане следует подчеркнуть особую активность в агитационной и пропагандистской работе таких товарищей, как начальник отдела кадров управления тов. Беспалов, как работники ЛЭРМ тт. Долгополов, Герасимов, начальник узла связи аэропорта Кольцово тов. Смирнов и многих других. Их систематическая работа над повышением своих знаний в сочетании со стремлением найти путь к сердцам людей благоприятно сказывается на трудовой и политической активности личного состава.

Вечерний университет марксизма-ленинизма, как известно, призван не только обогащать слушателей глубокими знаниями, но и прививать вкус к пропагандистской работе. Именно так поняли свою учебу в ВУМЛ коммунисты — командир летного коллектива тов. Космаков и начальник отдела перевозок тов. Махон из Второго Свердловского объединенного подразделения. Они не только сами успешно учатся, но и стараются передать знания широкому кругу людей, занимающихся в кружках политпросвещения.

В нынешнем учебном году появились в нашей идеологической работе некоторые ростки нового.

Так, на ремпредприятии, например, вместо кружков текущей политики организованы и действуют кружки технико-экономической учебы. В настоящее время участниками кружков готовятся экономическая конференция на тему «Производительность труда и пути ее повышения». Кроме того, в Салехардском подразделении созданы и работают две школы опыта коммунистического труда.

Учитывая авиационную специфику, семинары пропагандистов мы стали проводить при кабинете политпросвещения, что, кроме конкретизации в работе, обеспечивает высокую явку участников семинаров. При этом же кабинете политпросвещения организован и работает методический совет во главе с заместителем начальника политотдела тов. Зобниным, на котором ставятся и решаются вопросы методики агитационно-массовой работы.

Что касается недостатков в работе, то, прежде всего, к ним относятся низкая посещаемость занятий и то, что слабо еще занимают вопросы политучебы наши партийные организации.

В новом, 1964 году нам необходимо добиться того, чтобы повысить роль и значение политучебы в жизни наших подразделений, а для этого нужно не только усилить работу с пропагандистским активом, но и заботиться о наглядных пособиях. Не следует ни на минуту забывать о том, что каждый коммунист должен быть воспитателем масс.

В. ДЕРЕВЯНЧЕНКО,
инструктор политотдела.

ДОЛГО шел тайгой старый манси. Следы его темными жилами тянулись на многие километры по снежной целине. Они то терялись на ледовом панцире реки, то снова углублялись в таежные дебри.

А когда тени от высоких кедров стали меньше самой низкой юрты, старый манси увидел впереди редкие дымки большого стойбища. Он был у цели. Он пришел на радиостанцию, чтобы сообщить о беде, случившейся в таежном поселке Портах.

Кое-как отдышавшись после трудного пути, он сказал:

— Там у нас сильно заболела женщина. Врач нужен. Пускай самолет посылает...

Бережно развернув записку от фельдшера, передал ее радисту... Затараторила морзянка. Тревожная весть полетела в эфир.

Медленно текли минуты. Радист ждал ответа. Наконец он пришел. Радиостанция Серовского аэропорта передала обнадеживающее: «Ждите. К вам послан санитарный самолет...»

Записав текст радиограммы, радист с сожалеющим оттенком отметил: — А имя летчика так и не сообщили.

— А зачем это? — недоуменно спросил манси и с убеждением пояснил: — Это же наш Иван. Его все у нас знают. Хороший летчик. Душа человека...

И действительно, пилота — санитарника Ивана Афанасьевича Булатова знают в любом поселке Гаринского района.

Когда командование подразделения решило направить опытного пилота для выполнения санитарных полетов

в северных районах Свердловской области, выбор пал на И. А. Булатова. Он стал обслуживать Серовскую авиастанцию.

Серьезный и вдумчивый пилот, он всегда тщательно готовится к каждому полету. А это очень важная черта характера для санитарников. Ведь им приходится в сложных условиях севера подбирать с воздуха посадочную площадку в незнакомой местности, вести

Рассказ ЛЕТЧИКА

ковольтной линии... Идет второй час полета. Под крылом — припорошенная снегом тайга. Внезапно лесной массив перерубает надвое белая лента реки. Это Пельым — северная красавица. На правом берегу разбросано несколько домовиков. Мы у цели. Пора

ждать лыжников, чтобы с их помощью добраться до берега.

После радужной встречи, которую нам устроили смелые люди тайги, мы заговорили о главном. Нужно подготовить полосу для взлета самолета. Пога врач осматривает больную, полоса должна быть готова. Без лишних слов мы беремся за дело.

Нас десять. След в следу мы на лыжах укатываем площадку. Конечно, нелегко в зимнем обмундировании торить лыжню по глубокому снегу, но надо. Время не ждет. Иначе не взлететь. Риск должен быть исключен! Остаются только умение и точный расчет.

Когда больную доставили к самолету, полоса была готова. Тяжелый труд увенчался успехом! Несколько минут на сборы. Теперь — в полет!

Плавный разбег — и машина легко отрывается от земли. Вот стрелка высотомера уже достигла цифры «один». Тысячметровая высота взята! Хватит. На ней с попутным ветром я скорей долечу до пункта назначения. Главное сделано — задание выполнено успешно!

Так закончился 3209 вылет по срочному санитарному заданию пилота самолета ЯК-12 Уктусского подразделения Ивана Булатова. А впереди — новые высоты, которых он обязательно достигнет!

А. МЕЗЕНЦЕВ,
наш внештатный корреспондент.

3209 ВЫЛЕТ

точный расчет — до метра! — прежде чем приземлится самолет.

Булатов, как говорят в коллективе, — прирожденный «крылатый санитар». Восьмой год он летает на севере Свердловской области. На его счету более 3200 вылетов по различным заданиям. Он налетал на своем «ЯКе» около миллиона километров, «прожив» в небе 9500 часов.

В любую минуту Иван Афанасьевич готов в рейс... Случай, о котором мы повели разговор, пусть прокомментирует сам летчик.

«...Машина скорой помощи быстро домчала нас на аэродром. В кабине самолета нас двое — я и врач. Получив разрешение на вылет, я поднимаю свой легкокрылый ЯК-12 и ложусь на заданный курс. Стремительно проносятся под крылом мои земные ориентиры — трубы Серовского комбината, ажурные фермы высо-

ко начинать снижение... Но прежде осматриваю землю...

Да, посадка предстоит не из легких. В поселке Портах нет специальной посадочной площадки. Вокруг — лес, лес, лес... Остается одна возможность — сесть на реку, на лед.

Еще раз примерившись, захожу на посадку. Крутые обрывистые берега и высокий лес создают иллюзию — будто самолет проваливается в узкое и глубокое ущелье... А вот и река. Лыжи неслышно касаются снега. Я выключаю двигатель. Несколько метров пробегает — и самолет застывает на месте.

Кругом тишина. Из поселка слышится залихватский лай собак. Я различаю вдали черные точки. Так оно и есть — с берега к самолету спешат лыжники. Без лыж тут не обойтись, — снега вокруг рыхлые, глубокие. Врач, выйдя из кабины, по пояс утонул в снегу. Пришлось

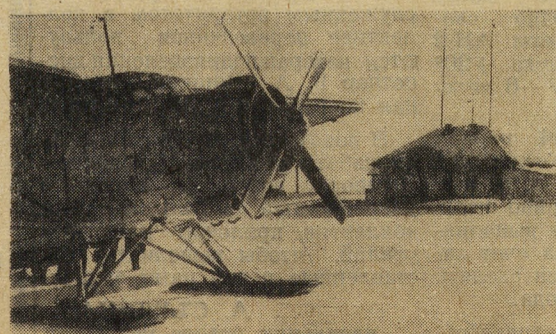
Кавалеры высокого звания

В трудных условиях работают пилоты Ханты-Мансийского аэропорта. Суровая природа Севера, трескучие морозы требуют от них большой выдержки и высокого летного мастерства.

Многие из пилотов успешно борются за высокое звание ударников коммунистического труда. Добываясь высокой производительности полетов, они вместе с тем всегда находят время для общественной работы. Некоторые из них успешно сочетают труд с учебой.

Недавно профсоюзное собрание летного коллектива решило, что такие товарищи как Б. В. Виноградов, Д. Н. Утробин, Г. М. Епрынец, В. В. Марков, В. А. Бобров и другие достойны высокого звания.

К. ИВАНОВ.



В выходящий ДЕНЬ

Интересный культпоход

Вновь избранный цеховой комитет ЛЭРМ Кольцовского аэропорта проявил добрую инициативу — организовал коллективный выезд авиарботников на спектакль Свердловского драмтеатра «Дон Хиль — зеленые штаны».

На комфортабельном автобусе за полчаса мы доехали до театра и с удовольствием посмотрели постановку, высоко оценив игру актеров. Это был настоящий отдых! — без хлопот и тревожений. После окончания спектакля на том

же автобусе мы доехали до Кольцова.

Расходясь по домам, довольные авиарботники говорили: — Почаще бы такие поездки! И, конечно, сердечно благодарили организаторов этого интересного культпохода — членов культмассового сектора цехкома ЛЭРМ З. Водакову, В. Долгушина.

Неплохое начало в работе нового цехкома! Так держать, дорогие товарищи!

А. КОШЕЛЕВ,
инженер ЛЭРМ.

С КАЖДЫМ ГОДОМ УВЕЛИЧИВАЕТСЯ СЕТЬ НАШИХ МЕСТНЫХ ВОЗДУШНЫХ ЛИНИЙ. АВИАТОРЫ УРАЛА — ЧАСТЫЕ ГОСТИ В ОТДАЛЕННЫХ РАЙОНАХ, КУДА ОНИ ДОСТАВЛЯЮТ ПассажиРОВ, ГРУЗЫ И ПОЧТУ. АВИАЦИЯ ПРИОБРЕТАЕТ ВСЕ БОЛЬШЕЕ И БОЛЬШЕЕ ЗНАЧЕНИЕ В НАРОДНОМ ХОЗЯЙСТВЕ. В НЕКОТОРЫХ РАЙОНАХ БЕЗ НЕЕ НЕ ОБОИТСЯ. НА СНИМКЕ: САМОЛЕТ АН-2 ПРИЗЕМЛИЛСЯ НА ОДНОМ ИЗ АЭРОДРОМОВ СВЕРДЛОВСКОЙ ОБЛАСТИ.

Редактор Р. ЛАПИКОВ.

HC15218. Заказ № 1250.

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