

Далеко за пределами Урала трудились наши авиарботники в течение прошлого года сезона авиационных работ. Большую помощь уральские авиаторы сводного летного коллектива, которым руководил М. Сальманович, оказали хлеборобам Северного Кавказа.

На снимке запечатлен один из эпизодов авиационных работ в районе Пятигорска.

Фото Н. Филиппова, командира самолета АН-2 из Курганского подразделения.

# ИДУЩИЕ ВПЕРЕДИ

Подведены итоги соцсоревнования за IV квартал 1963 года.

ПО ГРУППЕ АВИАПОДРАЗДЕЛЕНИЙ, ОБЪЕДИНЕННЫХ С АЭРОПОРТАМИ, присудить первое место с вручением переходящего Красного знамени и Почетной грамоты теркома и управления коллективу Челябинского подразделения (командир отряда тов. И. М. Осипов, председатель МК И. М. Небылицын), выполнившего производственный план IV квартала 1963 года по пассажирообороту — на 112,6

проц., по тарифным, тонна-километрам — на 119,5 проц., по отправке пассажиров — на 99,2 проц., грузов — на 110,1 проц., по общему тоннажу — на 102,1 проц., по доходам — на 131,1 проц.

ПО ГРУППЕ ТРАНСПОРТНЫХ АВИАЗКАДРИЙ присудить первое место, вручить переходящее Красное знамя и Почетную грамоту теркома и управления летному коллективу из Свердловского подразделения (командир тов. Никулин, профорг тов. Вотинов), выполнившего производственный план IV квартала 1963 года по налету часов на 114,9 проц., по налету тонна-километров — на 115,8 проц., по производительности — на 100,7 проц.

ПРИСУДИТЬ ВТОРОЕ МЕСТО с вручением Почетной грамоты теркома и управления летному коллективу из Тюменского объединенного подразделения (командир тов. Турлаков, профорг тов. Каргапов), выполнившего производственный план IV квартала 1963 года по налету часов на 139,1 проц., по налету тонна-километров — на 140,7 проц., по производительности — на 88,3 проц., (ЛИ-2) и 100,4 проц., (АН-2) без летных происшествий.

ПО ГРУППЕ КОЛЛЕКТИВОВ СПЕЦПРИМЕНЕНИЯ присудить первое место с вручением переходящего Красного знамени и Почетной грамоты теркома и управления коллективу из Тюменского подразделения (командир тов. Румянцев, профорг тов. Рудой), выполнившего производственный план IV квартала 1963 года по налету часов на 123,6



проц., по налету тонна-километров — на 116,9 проц., по производительности — на 123,6 проц. без летных происшествий по вине личного состава.

ВТОРОЕ МЕСТО с вручением Почетной грамоты теркома и управления присудить коллективу из 2-го Свердловского подразделения (командир тов. Стешина, профорг тов. Писарев), выполнившего производственный план IV квартала 1963 года по налету часов на 107,2 проц., по налету тонна-километров — на 108,3 проц., по производительности — на 97,2 проц., по приведенным часам на 109 проц., без летных происшествий по вине личного состава.

ПО ГРУППЕ РЕМОНТНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ присудить первое место с вручением Красного знамени и Почетной грамоты теркома и управления ремонтному коллективу (начальник тов. Романчук, председатель завкома тов. Нохрин): ПРИСУДИТЬ ВТОРОЕ МЕСТО с вручением Почетной грамоты теркома и управления коллективу предприятия (начальник завода тов. Китин, председатель завкома тов. Терентьева).

ПО VI ГРУППЕ СОРЕВНУЮЩИХСЯ ПРИСУДИТЬ ПЕРВОЕ МЕСТО, вручить переходящее Красное знамя и Почетную грамоту теркома и управления коллективу СМУ-8 (начальник СМУ тов. Соколов, председатель постройкома тов. Ословский).

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!



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

## Комсомольская ЖИЗНЬ

### БУДНИ КРЫЛАТЫХ

О ВИКТОРЕ Мартынове, как о хорошем молодом командире, я узнала долго до встречи с ним. Меня обрадовало то, что Виктор оказался очень скромным, тактичным человеком. Что греха таить, ведь бывает еще, к сожалению, так, что некоторая часть молодежи, не успев проявить себя на деле, зазнается при первых успехах. Но не такой Виктор. Он знает, что каждый летчик должен совершенствовать свое летное мастерство, быть дисциплинированным и строгим к себе и своим товарищам там, где этого требует служебный долг.

Виктор Мартынов является примером для своих подчиненных и это положительно отражается на делах летного коллектива. Хорошие, дружные подобрались в этом коллективе ребята. Вот, к примеру, С. Кузнецов, Н. Даценко, Б. Захаров и многие другие. Все они комсомольцы и о каждом из них можно рассказать немало хорошего.

Как-то в одном из отдаленных поселков оказался экипаж самолета АН-2 на авиационных работах, где вторым пилотом был комсомолец Курагин. Скучновато по вечерам было там, но за дело взялись наши авиаторы. Курагин организовал с сельскими комсомольцами массовку, культпоход в соседнее село. Завязалась крепкая дружба, а затем трудовое соревнование механиков с авиаторами.

Не отстают от летчиков и молодые специалисты инженерно-авиационной службы. Станислав Кузнецов, например, являясь секретарем комитета комсомола объединенного подразделения, заслуженно пользуется большим авторитетом среди товарищей по работе. Немало на его счету выявленных дефектов в материальной части, которую он знает в совершенстве. Вспоминается случай, когда благодаря бдительности Станислава была выявлена трещина в подредукторной раме вертолета и таким образом было предотвращено серьезное летное происшествие. Комсомольский вожак тюменских авиаторов постоянно заботится о совершенствовании своих знаний. Он заочно учится на 3 кур-

се Казанского авиационного института.

Несмотря на свою занятость, комсомольцы Тюменского объединенного подразделения ведут большую шестую работу в школе. Крепкая дружба связывает пионеров 34 школы с пионервожатыми — авиаторами В. Ямовым, А. Киселевым, В. Свистуновым и другими.

Можно было бы продолжить летопись комсомольских дел, но и из того, о чем я рассказывала, можно представить, насколько интересна жизнь комсомольской организации авиаторов.

А. ШАНАНИНА, внештатный корреспондент газеты «Тюменский комсомолец».



Коллектив нашей метеостанции дружный, все работники борются за звание ударника коммунистического труда.

## Растут ряды ударников

Некоторым это почетное звание уже присвоено.

Хочется отметить наиболее активных работников, таких как Л. Зайцева, Л. Стрельникова, Т. Мезенцева, А. Протасова.

Многие сочетают работу с учебой. Т. Мезенцева учится на II курсе ЛГМИ. Бердинская — на IV курсе Московского гидрометеорологического техникума, Протасова — на подготовительных курсах в институт. Титов и Белозеров учатся в вечерней школе.

В ноябре 1963 года исполнилось 25 лет работы в аэропорту ударника коммунистического труда техника-наблюдателя Киселевой Анны Ивановны.

Также хочется отметить общественную работу ударника коммунистического труда инженера-синоптика Михайла Андреевича Чубейко, который является членом редколлегии газеты «Авиатор Зауралья» и нашей стенной газеты.

Т. МЕТНЕВА, техник-наноситель АМСГ Курганского аэропорта.

«С глаз долой — из сердца вон!»

Так называлась критическая заметка, опубликованная в газете «Авиатор Урала» от 26 октября 1963 года.

Начальник ЛЭРМ Второго Свердловского объединенного подразделения тов. Никитин и секретарь партбюро ЛЭРМ тов. Карпинский сообщили редакции о том, что факты, изложенные в заметке, подтвердились. Действительно, имел место случай вылета самолетов на авиационных работах с неисправными дефектами.

Заметка обсуждалась на заседании партийного бюро, где были вскрыты серьезные недостатки в обслуживании авиационной техники. Непосредственные виновники плохой подготовки самолета АН-2 № 47649 коммунисты тт. Скутин и Устюжанин привлечены к партийной ответственности. Партбюро приняло решение — всем самолетам, направленным на оперативные точки, производить инспекторский осмотр, а при необходимости — повышенный регламент.

## По следам наших выступлений

Знаете ли вы, что...

...при изготовлении самолета ТУ-104 применяется около 120 тысяч различных изделий, целиком созданных из пластмасс, органического стекла, резины. В результате замены пористой резины порошковым удалось снизить вес самолета еще на 500 килограммов.

...одна тонна полихлорвинилового пластиката в электропромышленности экономит 4 тонны свинца.

...трубы, футерованные внутри специальными видами пластмасс, служат в 50 раз дольше, чем обычные.

...полиэтилен используется при изготовлении кабелей сложной конструкции. Применение его дает возможность увеличить число одновременных разговоров по одной паре кабелей с 15—20 до 480.

# Экзамен на зрелость

ЭТО произошло в конце рабочего дня в Челябинском аэропорту. Из цехов, одеваясь на ходу, уходили последние специалисты. И только в группе УТР продолжал гореть свет. Люди ждали специальную автомашину, чтобы отбуксировать готовый самолет на стоянку. Бригадир планеристов Кукарев с некоторой тревогой в голосе спрашивал входивших в комнату людей: когда же, наконец, самолет будет отбуксирован?

Время тянулось на редкость медленно. Люди курили. На улице дул северный ветер. Наконец буксир подошел, и планеристы направились к самолету. Трудно сказать, как это произошло, но чья-то неосторожность привела к повреждению обтекателя самолета ИЛ-18. Об этом я узнал, будучи дома, и на утро нашей бригаде предстоял настоящий экзамен на техническую зрелость.

Когда я осмотрел повреждение, мне стало ясно, что предстоит серьезно поработать. Тем более, что мы не смогли найти необходимой технической документации, в которой бы говорилось об устранении подобных повреждений. Однако самолет стоял в графике и нужно было во что бы то ни стало предотвратить простой.

Чтобы обеспечить прочность каркаса, мы решили залить поврежденное место густым раствором органического стекла. После этого с внутренней и наружных сто-

рон были положены тканевые заплатки, в качестве клея мы употребили нитроклей АН-20. Для придания упругости на всю поврежденную часть мы наклеили пластины из целлюлоида. Для придания наибольшей прочности, наклеивая ткань в семь слоев, мы увеличивали каждый новый кусок ткани на 15—20 миллиметров в диаметре. Теперь оставалось лишь закрасить поврежденное место, что мы и сделали. Для того чтобы определить пригодность краски, мы испытали ее в лабораторных условиях. Краска оказалась пригодной и таким образом повреждения обтекателя самолета ИЛ-18 были устранены в течение рабочего дня.

В следующее утро техники

и мотористы собрались раньше обычного. ИЛ-18 вырвался на старт. Двигатели запущены, диспетчер командует взлет—и самолет берет курс на запад.

Мы с нетерпением ждали известий с борта самолета о том, как проходит рейс. Поздно вечером нам сообщили от имени экипажа, что самолет вел себя в полете безукоризненно. Летчики благодарили нас за отлично проведенный ремонт. Таким образом, экзамен на техническую зрелость был выдержан с честью.

**Б. БЕЛОДУБРОВСКИЙ,**  
старший мастер  
ремучастка ЛЭРМ  
Челябинского  
аэропорта.



Фотоотряд Коваленко.

## Зимнее утро

Я проснулась чуть утро,  
Подбежала к окну  
И глаза с непривычки  
закрывает.  
Белизна перламутра,  
Затмевая луну,  
Снежным облаком землю  
покрывает.  
Затаивши дыханье,  
Я стою у окна.  
И любуюсь этой красою.  
...Вот в последнем сияньи  
Затухает луна,  
С белоснежной сливаясь  
косою.

Г. МУГАЙСКАЯ.

## ЭКИПАЖ «СЛЕТАЛСЯ» В РЕСТОРАНЕ ФЕЛЬЕТОН

Друзья-пилоты напутствовали экипаж Гребнева: «Доброй погоды вам на Севере, счастливых рейсов!» Командир самолета Аркадий Гребнев и второй пилот Эдуард Хасанов отшучивались: «Будет сделано. Не подкачаем».

И... не подкачали. Теперь вот оба «аса» сидят на разборе и готовы провалиться сквозь землю от стыда. Их вернули с Севера. Отстранили от летной работы...

Что же произошло?.. Друзья, кажется, неплохо «слетались» там. Куда командир—туда и второй. А однажды — это было в первой половине января — «приземлились» они... в ресторане «Иртыш». Красная жидкость быстро выливалась из графинчика в рюмки и отправлялась куда ей следует. Беседа была душевной, лица радостными, хотя их могло омрачить то обстоятельство (ах, если бы все предвидеть!), что в зале появится не кто иной, как летчик-инспектор Уральского управления ГВФ Н. М. Мамаков.

А на следующее утро друзья вполне официально доложили инспектору, что ужинали в столовой — кушали пельмени и пили... сок. Да, да, сок! Почему из рюмок? А им, видите ли, так удобней...

И хотя проверка в сан-

части должных результатов не дала — одной трубкой двоих не проверишь! — все было предельно ясным — лгали пилоты уверенно.

Гребнев с Хасановым твердят одно: «Алкоголя не употребляли. Винаваты лишь в том, что сказали инспектору об ужине в столовой. Побоялись магического слова «ресторан». Слова-то побоялись, а вот самого ресторана — нет...

Правильнее всего поняли их сами пилоты, хотя вначале реакция присутствующих на разборе явно была на стороне «героев» дня. Резко осудили проступок Гребнева и Хасанова командиры летного коллектива В. Перевязко, командиры самолетов Резниченко и Солдаткин. Единым было мнение: не доверять этим авиаторам ответственных заданий. Обманули раз, обманут и другой. Какое может быть тут доверие!...

Забыли Гребнев с Хасановым о высокой чести авиаторов. Забыли о комсомольском долге. И тем более странным было выступление пилота ЯК-12 К. Попова, вставшего на их защиту. До сознания опытного пилота, вероятно, не дошла та истина, что обычно ложь к добру не приводит. И ее последствия оборачиваются очень плохой стороной в летной работе. Думается, что

Попов это поймет. Хочется верить...

Что день грядущий им готовит?... Трудно сказать. Во всяком случае, не дальний рейс. Скорее всего — долговременную «стоянку» на базе. А может быть их ждет более строгое наказание? Сейчас не время подсчитывать «шансы». Это следовало делать значительно раньше, товарищи Гребнев и Хасанов. Ложь к добру не приводит.

Е. ЛИПОВИЧ.

## Спортивные



### ПОЛОЖЕНИЕ

о лыжных соревнованиях на первенство Уральского территориального управления ГВФ, посвященных олимпийскому году

Десятые лыжные соревнования проводятся в два этапа:

1-й этап — лично-командные соревнования для команд и спортсменов служб, цехов эскадрилий на первенство подразделений, гарнизонов по положению советов ДСО коллективов;

2-й этап — финальные соревнования сборных команд подразделения УрТУ ГВФ.

Финальные соревнования проводятся в г. Свердловске с 22 по 25 февраля 1964 года.

Предварительные заявки подаются до 15 февраля. Прибытие команд 21 февраля, отъезд 25 февраля.

Личное первенство определяется по наименьшему времени, показанному на дистанции.

Командное первенство определяется по наименьшей сумме очков, полученных во всех видах программы соревнований мужчин и женщин. За первое место участнику присуждается одно очко, за второе — два очка и т. д.

Если на старт не выставляется зачетного количества участников, то эта команда получает место за командами, имеющими полный зачет с прибавлением

2 штрафных очков.

При равенстве очков у двух или более команд лучшее место присуждается команде, имеющей большее количество первых мест по видам программы, а при равенстве этого показателя — по большему количеству вторых мест.

Команда, занявшая первое место в общем зачете, награждается грамотой и переходящим кубком. Команды, занявшие 2 и 3 места, награждаются грамотами. Участники, занявшие первые места на дистанциях 15 и 30 км и выполнившие нормативы I разряда и на дистанциях 5 и 10 км выполнившие нормативы II разряда, награждаются ценным подарком и грамотой.

Участники, занявшие II и III места на дистанциях 15 и 30 километров, выполнившие нормативы II разряда, и на дистанциях 5 и 10 км, выполнившие нормативы III разряда, награждаются грамотами.

Команды, занявшие I место в эстафете, награждаются переходящим кубком, участники награждаются ценными подарками и грамотами. Команды, занявшие в эстафете 2 и 3 места, и участники этих команд награждаются грамотами.



## № 12

Разослан подписчикам донбасский номер авиационного журнала. Читатели с интересом прочтут в нем большой материал «План, пассажиры, резервы» за подписью первого заместителя начальника Главного управления Гражданского воздушного флота Г. С. Счетчикова, в котором рассказывается о перспективах развития воздушного транспорта страны.

В богато иллюстрированной заметке «Знакомьтесь, Али Наврузов!» журнал представил читателям одного из лучших авиарботников Азербайджанского управления ГВФ.

«Самолеты уходят в море» — так называется статья В. Соронина, рассказывающая о трудовых буднях дальневосточных авиаторов, о высоком летном мастерстве летчиков, выполняющих полеты в сложных условиях.

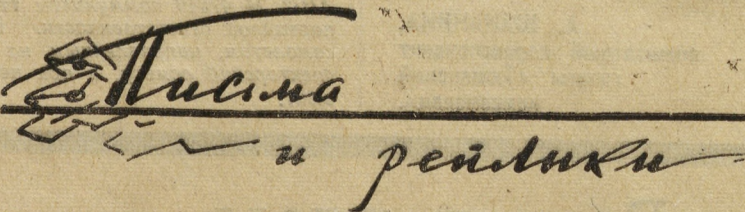
На страницах журнала широко освещаются вопросы дальнейшего развития наземной техники. В статье «Аэропорты будущего» читатель найдет описание аэропортов Внуково и Шереметьево в недалеком будущем.

Начальник управления материально-технического снабжения пишет в статье «Будем рачительными хозяевами» о путях снижения простоев самолето-моторного парка и улучшения снабжения запасными частями эксплуатационных подразделений.

«Видимо, целесообразно, — пишет тов. Бочаров, — будет наиболее дефицитные запчасти держать на складах территориальных управлений, а не рассыпать их по аэропортам. Тогда при условии хорошей диспетчеризации можно ими оперативно маневрировать, тем самым избежать лишних простоев».

Авиарботникам спецприменения адресуется статья «Прогрессивный метод защиты растений с воздуха» о наиболее целесообразном опрыскивании растений с самолета и другие материалы.

С. ВЛАДИМИРОВ.



## Нам нужен стенд

В ЛЭРМ Челябинского аэропорта неблагоприятно обстоит дело со сменой двигателей на самолетах АН-2. Из анализа работы за 1963 год видно, что по смене двигателя обслужено 14 самолетов. Общий простой СМП составил 114 рабочих дней, что составляет средний простой на смене двигателя 8 рабочих дней. Основной причиной длительного простоя является отсутствие стенда для монтажа двигателя самолета АН-2, что не дает возможности заранее подготовить двигатель для установки на самолет.

Самолет, находящийся на смене двигателя, простаивает на ожидании перемонтажа самолетных агрегатов на вновь устанавливаемый двигатель.

Руководство ЛЭРМ неоднократно ставило вопрос перед управлением и ОМТС УрТУ ГВФ о приобретении монтажного стенда двигателя для самолета АН-2, но данный вопрос до сих пор не решен. Длительный простой самолетов на обслуживании не дает возможности нормально планировать отход СМП на техническое обслуживание, что отрицательно сказывается и на выполнении плана работы летного подразделения.

В. СЕМЕНОВ.

старший инженер ИАС Челябинского подразделения.

За редактора А. ЗОБНИН. НС28092. Заказ № 1553.

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