

С уважением говорят в Пермском подразделении о бригаде трудоемких работ, которую возглавляет ударник коммунистического труда Л. А. Лахонин. «Работать без брака, обслуживать материальную часть быстро, с высоким качеством» — таков девиз этого дружного коллектива. Равнясь на своего опытного руководителя, члены бригады вступили в соревнование за звание ударника коммунистического труда.

На снимке (справа налево): Л. А. ЛАХОНИН и члены его бригады Б. А. Бурдин, В. А. Замятин, Г. С. Федоренко, М. Ф. Чеберда.

Фото А. Коваленко, нашего внештатного корреспондента.

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!



**Авиатор
Урала**

№ 10 (1316).
СРЕДА,
5 ФЕВРАЛЯ
1964 г.
Год издания
XXII

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

Награды хозяевам эфира

В течение 1962—63 гг. во многих подразделениях Уральского управления ГВФ были проведены большие работы по оснащению аэропортов и местных воздушных авиалиний новыми современными радиотехническими средствами. Все это позволило значительно улучшить качество управления воздушным движением, добиться более четкого руководства полетами.

Большую, ответственную задачу решили связисты наших подразделений. Все работы выполнены точно в срок с высоким мастерством. Своим приказом начальник Аэрофлота Е. Логинов поощрил большую группу «хозяев эфира» Гражданского воздушного флота. Среди награжденных есть и уральские авиарботники.

Знаком «Отличник Аэрофлота» награждены начальник узла радионавигации Кольцовского аэропорта Ю. Н. Ильичев и начальник узла связи Кольцовского аэропорта Ю. А. Смирнов.

Почетной грамоты Аэрофлота удостоен инженер службы связи Курганского аэропорта А. Д. Ковешников.

Денежными премиями награждены начальник узла связи Пермского аэропорта Ю. В. Мингалев, старший инженер службы связи Тюменской авиагруппы А. А. Фадеев и начальник узла связи Челябинского аэропорта С. Б. Хазановский.

Маяки производства достойны высоких наград. Их труд — добрый пример всем авиарботникам, чей долг — отлично работать в шестом году семилетки, приумножая славу труженников мирного неба.

Движенцы слово сдержали

В КОНЦЕ года наш коллектив подвел итоги работы. Прежде всего мы проверили, как же выполнены обязательства. Нужно сказать, что свое слово движенцы сдержали.

Наилучших результатов добилась смена, руководимая опытным специалистом, старшим диспетчером П. Ф. Зелель. В этом коллективе отлично трудятся диспетчеры М. С. Шилов, В. Ф. Балуйев, А. С. Волох. Вот уже два года они прочно удерживают первое место. Этому коллективу присвоено почетное звание коммунистического.

Добрый примером в труде для молодых специалистов служит ветеран аэропорта старший диспетчер И. А. Боровков. В связи с 50-летием со дня рождения и 25-летием работы в Аэрофлоте движенцы тепло поздравили его. И. А. Боровков был награжден знаком «Отличник Аэрофлота». Не отстали от ветерана и такие

**КАК ВЫ
ВЫПОЛНЯЕТЕ
свои
обязательства**

специалисты, как диспетчеры Ю. М. Сульденков и Г. Н. Шимченко, стартеры М. В. Менчукков и Д. Г. Бойценцев.

В целом наша служба со своими обязательствами справилась. Но мы могли работать значительно лучше. В течение истекшего года у нас были и нарушения, особенно в первом и втором кварталах. А именно случаи сближения самолетов, выпуск ЯК-12 с переналетом дневной санитарной нормы и самолета АН-2 с нарушением наставления по производству полетов. Все эти недостатки могли бы быть исключены, проявив каждый из нас больше внимания и расторопно-



По следам наших выступлений

«ДОРОГОСТОЯЩАЯ САМОДЕЯТЕЛЬНОСТЬ»

Под таким заголовком 22 января 1964 года в газете «Авиатор Урала» был опубликован критический материал о недостатках в ОМТС Уральского управления ГВФ.

Начальник ОМТС А. И. Курд сообщил в своем ответе в редакцию, что недостача имущества у заведующего складом тов. Вагина имела место. В настоящее время тов. Вагин переведен на менее ответственную работу.

Что касается товарищеского суда, то он вновь избран на профсоюзном собрании 29 января 1964 года.

Меры по ликвидации простоев самолетов АН-2 и ЯК-12 из-за отсутствия запчастей принимаются, что сказывается на систематическом снижении простоев СМП по этим причинам.

Самолеты АН-2 в гидрварианте будут переданы подразделениям Тюменской авиагруппы, где будут сосредоточены поправки и соответственная оснастка.

«ПОДЛЕЧИЛСЯ...»

В газете «Авиатор Урала» за 21 декабря 1963 года под таким заголовком была опубликована заметка. Секретарь партийного бюро Магнитогорского аэропорта тов. Лымарь сообщил редакции, что за недостойное поведение и пьянство тов. Шилин А. П. обсуждался на партийном собрании. Ему объявлен строгий выговор с занесением в учетную карточку.

Приказом начальника Уральского управления ГВФ командир самолета Шилин отстранен от занимаемой должности и направлен на работу, не связанную с движением самолетов.

сти. Вероятно, требуется повысить дисциплину среди диспетчерского состава, уделить больше внимания выучке и исполнительности всех авиарботников.

В новом году от нас требуется обеспечить ввод в эксплуатацию на местных авиалиниях новой материальной части. Это накладывает на каждого движенца особую ответственность. И, конечно, главной задачей остается обслужить регулярное воздушное движение на наших трассах. Задача такая нам вполне под силу, успешно решить ее — наш прямой долг.

М. ТИТОВ,
заместитель начальника
Курганского аэропорта
по движению.

**РУБЕЖ
БУДЕТ
ВЗЯТ**



Не балует нынче погода пермяков. Из-за капризов уральской зимы авиарботникам порта приходится сталкиваться с серьезными трудностями. Но они не пугают авиаторов. Работники служб трудятся слаженно, с полной отдачей сил, с тем, чтобы обеспечить полную безопасность и высокую регулярность полетов.

Взять хотя бы наш коллек-

тив перевозчиков. Все работники отдела с честью борются за высокое звание ударника коммунистического труда. Своим честным, добросовестным отношением к обязанностям они показывают пример всему коллективу подразделения.

Не случайно при подведении итогов работы за четвертый квартал 1963 года работники аэропорта единодушно проголосовали за то, чтобы присвоить высокое звание Г. К. Медведевой и М. А. Дружининой. Мы гордимся, что обе они работают в нашем отделе перевозок. Теперь в коллективе одиннадцать человек носят высокое звание ударника коммунистического труда.

Мы уверены, что в наступившем году ряды разведчиков будущего пополнятся. Поручкой тому повышенные социалистические обязательства, которые взял отдел перевозок. В шестом году семилетки мы дали слово перевезти сверх плана 3635 пассажиров, 7 тонн почты, 34 тонны груза. Приложим все усилия, чтобы наше обещание было выполнено.

В. ВОЛОСКОВА,
профгруппорг.



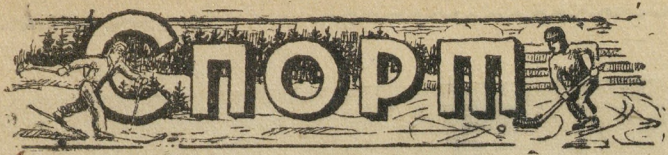
КРЫЛАТЫЙ ГОСТЬ

Успешно прошел первый полет над африканским континентом советского пассажирского реактивного самолета ТУ-124. Его маршрут: Москва—Симферополь—Каир (ОАР)—Хартум (Судан)—Республика Чад—Ниамей (Нигер)—Бамако (Мали)—Хартум (Судан)—Могадишо (Сомали)—Каир (ОАР)—Симферополь—Москва.

Самолет ТУ-124 № 45044 экспонировался на советской промышленной выставке в столице Республики Мали—Бамако. Повсюду, где бы ни приземлялся самолет, он вызывал самый живой интерес и восторг. Дело в том, что несколько меньший по своим размерам, чем его брат ТУ-104, он обладает почти теми же летными качествами—быстроходен, скороподъемен, красив и экономичен. Это, пожалуй, первый в мире реактивный пассажирский самолет, созданный специально для внутренних трасс и не требующий больших взлетных и посадочных площадок.

Этим как раз и объясняется весьма конкретный интерес представителей многих африканских авиационных компаний к советскому крылатому гостю.

(«ИЗВЕСТИЯ»).



ГОТОВИМСЯ К НОВЫМ СТАРТАМ

В коллективе Курганского аэропорта трудится немало способных спортсменов. Об этом говорит тот факт, что на прошлой зимней спартакиаде Уральского управления лыжницы Курганского подразделения заняли второе место.

В числе лучших спортсменов — радиооператор Валентина Киселева, имеющая второй разряд по лыжам, сменный инженер службы связи Виктор Подгорных, тоже второразрядник, пилоты Виктор Пилигримов и Юрий Боровин, радиооператор Анатолий Смирнов и другие авиароботники. Участвуя в городских соревнованиях, эти товарищи добились убедительных результатов — заняли второе место, им была присуждена Почетная грамота.

Не менее радостными были спортивные победы и летом. Участники городской эстафеты летчики Анатолий Меньшиков и Анатолий Мотовилов вышли победителями в соревновании. Второе место завоевали в эстафетном беге комсомолки Протасова, Метнева и Киселева. Синоптик Метнева к тому же стала призером и в метании диска.

Осенью был организован туристический поход по окрестностям Кургана. Это не было обычным традиционным путешествием — условиями похода предусматривалось преодоление полосы препятствий и ориентировка на местности. Итог похода принес спортсменам аэропорта большую радость — они вышли на первое место за преодоление полосы препятствий. Вот имена победителей — Киселева, Протасова и авиамеханик Сивков.

Не подкачали и футболисты, успешно проведшие ряд матчей с городскими командами. У спортсменов Курганского аэропорта есть все возможности добиться новых успехов на предстоящих соревнованиях в Свердловске. И можно надеяться, что упорные тренировки помогут им добиться этого.

Л. ЕФИМОВ.

47 ДНЕЙ ПРОСТОЯ В ГОДУ

Письма в редакцию

Мы имеем договор со 2-м Свердловским объединенным подразделением, по которому авто-гаараж обязан выделять нам автотранспорт для работы, связанной с отгрузкой готовой продукции, вывозом прибывающих в наш адрес запчастей и грузов.

Рабочий день автогааража начинается с восьми часов утра и

заканчивается в 16 часов. Однако довольно часто подача железнодорожных вагонов под погрузку и выгрузку производится именно в 16 часов или около этого времени. Поскольку шоферы к 16 часам должны быть в гараже, грузы остаются на железнодорожной станции и мы вынуждены платить за простой вагонов штрафы.

Не раз в таких случаях мы обращались с просьбой к начальнику автогааража тов. Казаринову и начальнику аэропорта тов. Демьяненко с просьбой пересмотреть график работы шоферов с тем, чтобы обеспечить вывозку грузов и предупредить простой вагонов, но пока безрезультатно.

Вот свежий пример — 23 января в 15 часов 30 минут прибыл вагон для выгрузки, однако груз в количестве более 10 тонн остался на платформе, так как шоферы отказались его брать, заявив:

— В четыре часа мы должны быть в гараже.

Следует обратить внимание и на другую сторону деятельности автохозяйства. Ежедневно авто-

машины, выделяемые нам, приходят с опозданием на 15—20 минут, а по понедельникам, средам и пятницам автомашины задерживаются на час, так как, по заявлениям водителей, в это время в гараже проводятся разного рода разборки и собрания. Если подсчитать, взяв в расчет только опоздания за эти дни, то получится очень внушительная цифра. Простой четырех автомашин за 332 рабочих часа в месяц составил 36 часов, а в году это выразится в 47 днях простоя в расчете на одну автомашину.

Нужно сообщить нам и руководителям 2-го Свердловского объединенного подразделения подумать и принять решение, которое обеспечило бы наиболее рациональное использование транспорта. Тем более, что инженер УрТУ ГВФ тов. Удилов неоднократно ставил вопрос перед руководителями подразделений о выполнении постановлений, касающихся организации труда шоферов.

А. СИЗОВ,
начальник ОМТС
ремпредприятия.

Внескалько строк об интересном

34 миллиона гектаров — столько обработано полей, садов и виноградников с воздуха в 1963 году. В 1964 году эта цифра увеличится еще на 6—7 миллионов гектаров.

20—25 процентов прибавки урожая дает авиационная подкормка озимой пшеницы и ржи.

До семи центнеров на гектаре прибавки урожая сахарной свеклы только в одном колхозе «Джалка» Чечено-Ингушской АССР дала обработка посевов с воздуха. При этом содержание сахара в свекле повысилось на 1,3 процента.

53 копейки экономии на гектаре дает всюду, по сравнению с использованием туковых сеялок, подкормка посевов с воздуха.

В походе за боевые КОМСОМОЛЬСКИЕ ДЕЛА

На вопрос нашей анкеты отвечает командир АН-2 Пермского подразделения Анатолий Гладков.

В 1963 году я поставил перед собой цель — стать пилотом гражданского флота. В мае я закончил курсы переучивания и сейчас летаю в Пермском подразделении.

Основным недостатком молодых авиара-

ботников я считаю некоторую пассивность, когда дело касается каких-либо общественных мероприятий. Сошлюсь на такой факт. Недавно мы решили организовать коллективный поход на лыжах. Как ни странно, из 120 комсомольцев только 18 человек откликнулись на наше предложение.

Для меня коллектив тельство: обработать

является силой, которая помогает правильно оценивать твои поступки.

Коллектив у нас, на мой взгляд, по-настоящему хороший. Все любят свое дело, и нет такого человека, который бы противопоставлял личное общественному.

На вопрос, есть ли у нас люди, живущие и работающие по заповедям бригад коммунистического труда, ответить проще и приятнее. Назову хотя бы экипаж В. Потева, который в этом году взял высокое обязательство: обработать



на авиационных работах 26 тысяч га.

Свое свободное время я, как и многие другие, делю между книгой, театром и кино.



Слово берет радиооператор Курганского аэропорта, член комитета ВЛКСМ Валия Киселева.

1. В 1963 году я брала обязательство стать ударником коммунистического труда. Слово сдержала. Свои производственные успехи сочетаю со спортом. На зимней спартакиаде Аэрофлота добилась неплохих результатов — мне был присвоен второй разряд по лыжному спорту.

Задумки на будущее таковы.

СТРЕМИТСЯ К МАСТЕРСТВУ

Думаю работать так, чтобы связь была всегда надежной, помогать молодым специалистам. Хочу не отстать и в спорте. Буду добиваться подтверждения второго разряда, а если удастся — сдать на первый.

2. Мне думается, что основным недостатком является то, что некоторые связисты до сих пор не могут работать на телегайне, не все владеют телеграфным ключом. Видимо, им следует больше внимания уделять тренировкам и учебе в местном радиоклубе. Это следует учесть в первую очередь молодым радиотехникам. Им, разумеется, необходима помощь опытных специалистов.

3. Слабо знаю еще телеграф. Мне помогают освоить работу на нем радиооператоры П. И. Бурундукова и А. А. Пантелева.

4. К великому сожалению, такие у нас имеются. Иными

словами, как «индивидуалисты», радиооператоров З. Юхневич и Г. Тарасову не назовешь. Их склоки порядком надоели всему коллективу аэропорта. Кто их делами только не занимался! И местный комитет заседал, и на собраниях всевозможных «заслушивали». Очередь за товарищеским судом, который уж рассудит окончательно этих склонички и даст возможность всему коллективу нормально и спокойно работать.

5. С удовлетворением называю таких. Почетное звание ударника коммунистического труда носят сменный инженер связи В. Воробьев, радиооператор А. Подрезова и радиотелник П. Грибанова.

6. Люблю петь. Участвую в концертах художественной самодеятельности. Пою в составе вокального квартета с техником-синоптиком Л. Зайцевой, радистом Т. Мезенцевой и радиооператором А. Подрезовой.

НАША АНКЕТА

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 заповедям бригад коммунистического труда? Расскажи о них.
6. Как ты используешь свое свободное время?

Хорошо, когда рядом друзья

На нашу анкету отвечает командир самолета АН-2 Курганского подразделения комсомолец Дмитрий Резниченко.



1. В прошлом году я ставил целью освоить материальную часть самолета АН-2 и переучиться с пилота ЯК-12 на командира АН-2. Мое желание осуществилось. Кроме того, в 1963 году я повысил классность — стал летчиком 3 класса. Плановые задания значительно перевыполнил — летал на авиационно-химические работы в совхозы и колхозы Курганской области.

В этом году экипажем мы решили добиться почетного звания коммунистического. Молодые пилоты А. Ржанников и А. Новик взяли обязательство бороться за звание разведчиков будущего. Кроме того, я думаю подготовиться к поступлению в высшее учебное заведение.

2. На мой взгляд, недостатки у нас такие. Во-первых, до сих пор не налажена регулярность рейсов. Это объясняется прежде всего тем, что не хватает материальной части, долго простаивают самолеты на ремонте. По этой причине слишком медленно вводятся в строй молодые командиры самолетов АН-2.

3. Своим недостатком считаю слабое знание материальной части самолета АН-2.

Стремлюсь пополнить знания и практический опыт.

Старшие товарищи всегда приходят на помощь. По радиовозждению мне помог командир авиазвена А. Баранов, по конструкции самолета и двигателя — старший инженер М. П. Кузнецов и сменный инженер В. И. Мальцев.

4. Коллектив у нас молодой, дружный. Многие из комсомольцев-летчиков участвуют в культурно-массовой работе, спортивных соревнованиях. Мне думается, что «индивидуалистов» у нас не может быть.

5. Таких у нас не мало. Назову экипажи «маяков», возглавляемые командирами самолетов Н. И. Филиповым и В. А. Зайковым. Это почетное звание присвоено авиазвеньям Ю. М. Братцева и А. М. Баранова.

6. Люблю музыку. Играю на баяне. Мое второе увлечение — лыжный спорт.