

# НАШИ ХИМИЯ — УДАРНЫЙ ФРОНТ!

Уральские авиаторы

В канун Пленума ЦК КПСС наш корреспондент обратился к старшему инженеру по спецприменениям Уральского управления ГВФ Ю. Гундареву с вопросом: как готовятся к предстоящему сезону авиационно-химических работ уральские авиаторы-спецпримененцы?

Ниже мы публикуем ответ тов. Гундарева.

Работники авиации спецприменения нашего управления встретили сообщение о предстоящем Пленуме ЦК КПСС с большим интересом и воодушевлением. Это и понятно. На неизмеримую высоту партия и правительство поднимают ныне вопрос химизации земледелия. Наши авиарботники четко представляют себе, насколько возрастет роль авиации спецприменения во всенародной борьбе за повышение плодородия совхозных и колхозных полей. Для того чтобы в течение двух лет выйти по урожайности и валовым сборам зерна на рубежи 1970 года, нам предстоит серьезно поработать в предстоящем году.

Объем авиационных работ в нынешнем году возрос до 650 тысяч гектаров, в том числе авиаторы-уральцы должны внести минеральные удобрения на площади в 100 тысяч га, обработать 300 тысяч гектаров посевных площадей против сорняков и 200 тысяч га против вредителей сельскохозяйственных культур.

Приведенные цифры сами по себе свидетельствуют о том, что придется поработать с

напряжением всех сил и средств. Это понимают наши авиарботники. Недаром в настоящее время передовые экипажи берут на себя повышенные обязательства.

Как известно в январе нынешнего года экипаж самолета АН-2 в составе В. Полтавского, В. Гужевникова и М. Сазыкина обратился ко всем авиарботникам Урала с призывом обработать в сельском хозяйстве не менее 25 тысяч га в расчете на один закрепленный самолет при отличном качестве работ.

Почин этот обретаает крылья. Недавно на клич курганцев откликнулись пермские авиаторы. Экипаж В. Потева из Перми обязался обработать в 1964 году не менее 26 тысяч гектаров.

Надо сказать, авиарботники авиации спецприменения подкрепляют слова делом. Спецпарататура в большинстве подразделений отремонтирована и приведена в готовность. В подразделения уже отправлено по заявкам 5 новых комплектов спецпарататуры и запчасти. Лет-

чики и авиатехники проходят специальные сборы при учебном подразделении, на местах. Идет интенсивное заключение договоров на различные виды авиационных работ. Пермское и Второе Свердловское объединенные подразделения начнут проведение авиационных работ с конца февраля, а с 10 марта сводное подразделение УрТУ ГВФ направляется для оказания помощи сельскому хозяйству Украины.

## ВОЗДУШНЫЙ ХЛЕБОРОБ

С виду важный и серьезный По поляне взд-вперед Ходит агроном колхозный, Ожидая самолет.

Но бегом на встречу с нами Побежал он, лишь едва Показался над полями Долгожданный АН-2.

Агроном спросил для шутки: Объясните-ка, пилот, — Сколько сможете за сутки Вы без таяпки прополоть?

Отвечать считаю долгом: — В час гектаров 45, Только, чтобы нам подолгу На загрузке не стоять!

Когда летчик над полями Шел на свой прощальный круг, То хлеба ему махали Тысячей зеленых рук.

Агроном вздыхал тоскливо Он не мог себе простить, Что забыл, не пригласил он Летчиков хлеба косить.

А. КОБЕЛЕВ,  
пилот Свердловского  
объединенного подраз-  
деления.

10 ФЕВРАЛЯ В МОСКВЕ НАЧНЕТ СВОЮ РАБОТУ ОЧЕРЕДНОЙ ПЛЕНУМ ЦЕНТРАЛЬНОГО КОМИТЕТА КПСС.

НА ОБСУЖДЕНИЕ ПЛЕНУМА ЦК ВНОСИТСЯ ВОПРОС «ОБ ИНТЕНСИФИКАЦИИ СЕЛЬСКОХОЗЯЙСТВЕННОГО ПРОИЗВОДСТВА НА ОСНОВЕ ШИРОКОГО ПРИМЕНЕНИЯ УДОБРЕНИЙ, РАЗВИТИЯ ОРОШЕНИЯ, КОМПЛЕКСНОЙ МЕХАНИЗАЦИИ И ВНЕДРЕНИЯ ДОСТИЖЕНИЙ НАУКИ И ПЕРЕДОВОГО ОПЫТА ДЛЯ БЫСТРЕЙШЕГО УВЕЛИЧЕНИЯ ПРОИЗВОДСТВА СЕЛЬСКОХОЗЯЙСТВЕННОЙ ПРОДУКЦИИ».

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!



№ 11 (1317).  
СУББОТА,  
8 ФЕВРАЛЯ  
1964 г.  
Год издания  
XXII

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

## ШЕСТОЙ ГОД НАЧАТ!



Подведены итоги работы подразделений Уральского управления ГВФ за январь. Авиаторы Тюменской авиагруппы одержали первенство в социалистическом соревновании. Они перевыполнили производственный план по всем показателям. Так, по основному показателю — участковым тонна-километрам — план выполнен тюменцами на 114,5 процента, по пассажирским перевозкам — на 108,8 процента, по почте — на 103 процента, грузу — на 114,9 процента и приведенным часам — на 104,4 процента.

Не намного отстали от них и авиарботники Первого и Второго Свердловских и Челябинских подразделений. Челябинцы выполнили задания по участковым тонна-километрам на 102,5 процента, по пассажирским перевозкам — на 104,9 процента и почте — на 100 процентов. Коллектив Первого Свердловского подразделения выполнил участковые тонна-километры на 142,7 процента и отправил почты на 135,3 процента. Показатели выполнения плана у Второго Свердловского подразделения таковы: участковый тонна-километр — 140 процентов, почтовые отправки — 107,8 процента и приведенные часы — 107 процентов.

Авиарботники Урала! Держите равнение на передовые коллективы, вносите посильный вклад в дело выполнения производственных заданий в шестом году семилетки!

Людей, которых вы видите на фотоснимке, знает каждый в Пермском подразделении. Это и не удивительно. За плечами техников-бригадиров Н. Т. Бабенко и Л. А. Лахонина многолетний опыт работы в Пермском аэропорту.

Ветераны коллектива охотно делятся своими богатыми практическими знаниями с молодыми авиарботниками. Многие из тех, кому сегодня присвоено высокое звание ударников коммунистического труда, начинали свою трудовую биографию под их руководством.

На снимке: техники-бригадиров Н. Т. Бабенко и Л. А. Лахонин.



## Хорошие Вести

### С НОВОСЕЛЬЕМ, АВИАТОРЫ!

Многие авиарботники Пермского подразделения справили за последнее время новоселье. В декабре 1962 года был сдан в эксплуатацию многоквартирный благоустроенный дом. Прошел год, и сегодня в авиаторские квартиры вышло новое многоэтажное здание.

Благоустроенные квартиры уже готовы принять своих хозяев. К услугам жильцов газ, горячая вода и другие коммунальные услуги.

В перспективе пермские авиарботники наметили построить для авиаторов еще одно многоэтажное здание.

Л. НИКОЛАЕВ.

**ПОСТАНОВЛЕНИЕ** июньского Пленума ЦК КПСС «Об очередных задачах идеологической работы партии» является боевой программой деятельности командиров, начальников, партийных и общественных организаций по коммунистическому воспитанию авиарботников.

Среди важнейших моральных качеств, необходимых авиарботникам, важное значение имеет их дисциплинированность и исполнительность, которые сами по себе без кропотливой воспитательной работы с людьми не приходят. К сожалению, не всегда и не все руководители служб понимают всю важность воспитания, что отрицательно сказывается на результатах работы. Часто это происходит из-за недостатка знаний и навыков в воспитании людей.

Учитывая эти обстоятельства, командование и партийная организация нашего подразделения сделали основной упор на улучшение работы постоянно действующего семинара по практике воспитательной работы с подчиненными. Только за последние четыре месяца на семинарских занятиях были обсуждены вопросы по таким те-

мам: «В. И. Ленин о единоначалии. Роль единоначалия в Гражданском воздушном флоте», «Воспитание нового человека — практическая задача коммунистического строительства», «Формы и методы вос-

## ВОСПИТЫВАТЬ — ЗНАЧИТ УЧИТЬ

питательной работы с личным составом», «Социалистическое соревнование и его высшая форма — движение за коммунистический труд — основа воспитания личного состава».

С докладами по этим вопросам выступали командир подразделения А. Чернявский, его заместитель М. Титов и другие руководители.

В результате — за последнее время значительно повысилась дисциплина личного состава. К концу года количество дисциплинарных проступков уменьшилось в два с половиной раза.

Большую роль в воспитании наших работников сыграла

стенная печать. Редколлегия, возглавляемая М. Р. Черепановым, оперативно откликалась на самые злободневные задачи, поставленные перед нашим коллективом. Отдельные проступки авиаторов

критиковались в сатирическом приложении к газете «Авиатор Зауралья». В подразделении используются многие формы воспитательной работы: доклады, лекции, политинформации. С лекциями выступают перед личным составом руководители служб, пропагандисты и агитаторы. Среди них следует отметить старшего инженера М. П. Кузнецова, начальника службы связи А. С. Егорова, заместителя командира летного коллектива В. И. Зорина, начальника аэропорта И. Е. Матынина, командира самолета АН-2 В. Наумова.

И обидно становится, когда некоторые авиаторы допускают нарушения в летной работе, становятся на путь обмана, не оправдывают высокого доверия коллектива. Так случилось с экипажем самолета АН-2, где командиром А. Гребнев, вторым пилотом Э. Хасанов. Работая в отрыве от базы в Тюменском объединенном подразделении, эти авиаторы грубо нарушили предполетный отдых. Гребнев и Хасанов потеряли чувство ответственности, наложили темное пятно на весь коллектив. Их строго осудили летчики — пусть это послужит им серьезным уроком на будущее.

Сейчас перед нами стоит важная задача — успешно выполнить производственный план без единого случая летных нарушений. Все мы — руководители, партийная и комсомольская организации — должны постоянно заниматься вопросами воспитания личного состава. Высокая дисциплина — залог успешной производственной летной работы всего коллектива.

А. ИВАНОВ,  
замполит Курганского  
подразделения.



Воздушные трассы Советского Союза, протяженность которых уже превысила 400 тысяч километров, связывают сейчас две с половиной тысячи городов и населенных пунктов. Во многих районах Крайнего Севера, Сибири и Дальнего Востока самолет — единственный вид сообщения. В прошлом году услугами Аэрофлота пользовалось свыше 30 миллионов человек.

Как сообщило Центральное статистическое управление СССР (ЦСУ), в 1963 году количество перевезенных самолетами пассажиров увеличилось на 18 процентов, а грузов — на 4 процента.

— За пять лет семилетнего плана перевезено пассажиров намного больше, чем за предыдущие 36 лет существования Гражданского Воздушного Флота СССР, — рассказал Георгий Счетчиков, первый заместитель начальника Аэрофлота СССР. — Предполагаем, что в 1964 году наши самолеты перевезут более 40 миллионов человек, а в 1965 году — около 50 миллионов человек, то есть в 6 раз больше, чем в начале семилетки.

Комфортабельные многомест-

ные турбовинтовые и реактивные лайнеры в 1963 году уже на 70 процентов вытеснили поршневые самолеты. На авиационных линиях Украины, Поволжья, Северного Кавказа протяженностью до 1 000 километров большое пространство получили турбовинтовой самолет АН-24 конструкции О. Антонова и реактивный ТУ-124 конструкции А. Туполева. В конце 1963 года на воздушные трассы центральных областей Российской Федерации вышел АН-24, вытеснивший поршневые ИЛ-14 и ЛИ-2.

В 1964—1965 годах Аэрофлот СССР будет оснащаться новыми самолетами, наземной техникой, современными радиотехническими средствами для посадки самолетов в сложных метеорологических условиях.

— Мы готовимся к освоению нового скоростного 182-местного пассажирского самолета ИЛ-62 конструкции Ильюшина, — продолжал Георгий Счетчиков. — Этот реактивный гигант будет совершать беспосадочные перелеты на многие тысячи километров.

За пять лет семилетки себестоимость воздушных перевозок уже уменьшилась на 25 процентов, что позволило Аэрофлоту значительно снизить стоимость билетов.

(АПН).



НАША помощь хлеборобам — так назвал свою заметку заместитель секретаря партийной организации В. Антонов. Автор заметки сообщает о том, что авиароботники успешно потрудились в колхозе «Рассвет» на уборке урожая. Земледельцы от души поблагодарили авиаторов Терехова, Баркан, Пилигримова, авиаспециалистов Незговорова, Кишова, Яремина.

Продолжая разговор о крепнущих связях крылатых тружеников и хлеборобов, старший инженер по спецприменениям К. Птицын в заметке «Отличный результат» сообщает о славных победах авиаторов на колхозных полях. Вместо 87 тысяч га по плану летчики обработали в августе прошлого года 105 тысяч гектаров пашен. Особенно продуктивно потрудились экипажи АН-2, возглавляемые В. Т. Полтавским, А. А. Захаровым, А. А. Седовым. Четкую работу материальной части в воздухе умело обеспечивали авиатехники П. Т.

Стенная газета Курганского подразделения «Авиатор Зауралья» по содержанию и оформлению может соперничать с лучшими номерами газет уральских авиаподразделений. Об этом красноречивее всего говорит она сама. Берем один из последних номеров. Первое, что бросается в глаза, — обилие авторских материалов. На самые насущные вопросы производства откликаются рабкоры этого коллектива.

Пашков, М. А. Созыкин, И. Е. Зяблов.

Заканчивая выступление в газете, К. Птицын подводит итог, что химизация земледелия немислима без помощи авиации, и призывает летчиков проявить больше активности, мастерства и сноровки для успешного решения задач, поставленных партией перед народом по увеличению сельскохозяйственных продук-

тов. Охране «зеленого друга» — леса — посвятил свою заметку летчик-наблюдатель лесопатрульной авиации В. Гуренко. С особой теплотой он пишет о летчиках, успешно выполнявших самые сложные задания на охране зеленого золота страны. Около ста очагов пожара обнаружили и своевременно ликвидировали смелые защитники леса — пилоты самолетов ЯК-12 Чернышев, Соколов и другие.

О маяках производства, передовых работниках отдела перевозок и службы связи пишут в «Авиаторе Зауралья» руководители этих коллективов Я. Шинкоренко и Я. Егоров. Той же теме посвятил свое выступление и начальник службы движения И. Кучеренко. Это, конечно, похвально. Но было бы лучше, если бы редколлегия привлекала к участию в стенной печати больше рядовых тружеников — связистов, диспетчеров, авиатехников, пилотов. Пусть они расскажут о своих товарищах, об их труде и быте.

В номере отведено место информации о работе «Комсомольского прожектора». Около 15 рейдов провели комсомольские активисты по вскрытию недостатков в производстве, направили острие критики на тех, кто нарушает ритмичность и ре-

гулярность воздушного движения, снижает культуру обслуживания пассажиров, халатно относится к хранению техники на земле. Называются имена лучших «прожектористов» Афанасьева, Подгорнова и других авиароботников.

НЕСКОЛЬКО слов о действительности выступлений в этой газете. Сообщая о благородных делах участников «Комсомольского прожектора» в седьмом номере, газета критикует их в очередном, восьмом, — в заметке «Прожектористы приутихли». Казалось бы, критика должна дать какие-то результаты (а может быть, они и были?), но в следующем, девятом номере, об этом — ни слова! Вероятно, редколлегия нужно более внимательно относиться к критическим выступлениям и доводить их до конца.

В заключение хочется пожелать газете «Авиатор Зауралья» новых интересных номеров, душевных выступлений на самые злободневные темы. Редколлегия (редактор М. Р. Черепанов, члены — В. Н. Милютин и М. А. Чубейко) может успешно решить главную задачу — делать номера живыми, боевыми, отражающими в себе всю многогранную жизнь коллектива Курганского аэропорта.

**ХОРОШИ И** производят в е нными успехами встретили шестой год семилетки летчики первого Свердловского объединенного подразделения. В летном коллективе, который возглавляет тов. Никулин, успешно трудятся командиры кораблей ИЛ-18 тт. Халин, Харитонов, Горский, Дубовик, Ключков, Лахтин. День за днем множат свое мастерство эти авиаторы, стремясь каждый рейс провести с высоким качеством.

Не отстали от летчиков и штурманы. Много внимания обучению молодых специалистов уделяют нештатные штурманы-

инструктора тт. Васильев, Толстенко, Белов и другие. Многие из авиаторов повысили свою классифика-

этих кораблях. К числу таких можно отнести тт. Григорьева, Емельянова, Давыдова. Об успехах труже-

**РАСТЕТ МАСТЕРСТВО АВИАТОРОВ**

цию. Штурманом первого класса стал тов. Катенев, на второй класс успешно сдали тт. Афанаскин, Денисов, Константинопольский.

Скоростные самолеты ИЛ-18 постепенно вытесняют с союзных авиалиний поршневую технику. Поэтому многие из авиаторов осваивают работу на

уральского неба — летчиков и штурманов летного коллектива тов. Никулина — тепло рассказала читателям стенная газета «Лайнер».

...Над Свердловским аэропортом морозный ветер разносит гул турбореактивных двигателей. Один за другим в синеву неба



уходят серебристые корабли. И с каждым новым полетом растёт выучка крылатых тружеников. Каждый рейс — экзамен на мастерство. М. ЕФРЕМОВ.

15 ЯНВАРЯ 1964 года в газете «Авиатор Урала» была опубликована корреспонденция старшего преподавателя учебного подразделения В. А. Иванова, озаглавленная «На правах пасынков».

В корреспонденции шла речь о том, что в результате неправильных действий руководителей 2-го Свердловского объединенного подразделения (командир подразделения тов. Волков, начальник базового аэропорта тов. Демьяненко), систематически срываются тренировочные полеты слушателей, проводящих учебную переподготовку.

В корреспонденции приводились конкретные факты и вместо того, чтобы надлежащим образом обсудить сигнал газеты в коллективе и принять меры по предупреждению указанных в корреспонденции недостатков, командир подразделения тов. Волков предпочел казуистическую отписку.

В конце января в адрес редакции поступил официальный ответ, в котором о конкретных фактах, указанных в корреспонденции, почти не упоминалось. Вся вина за плохую организацию тренировочных полетов сваливалась на инструкторский состав учебного подразделения. Ответ избилует

**Долой РАВНОДУШИЕ К СИГНАЛАМ ПЕЧАТИ!**

такими советами: «пора бы, прежде чем писать, проверять факты» или «приказы нужно не обсуждать, а выполнять».

Начнем с фактов. В газете был указан случай, когда по указанию тов. Демьяненко был прерван тренировочный полет. Было такое? Да, было. В дополнение к этому можем добавить, что по распоряжению командования 2-го Свердловского объединенного подразделения был составлен в декабре очень оригинальный график для учебных полетов — с 14 часов, т. е. в преддверии сумерек и темноты. Это распоряжение было отменено заместителем начальника Уральского управления ГВФ по летной службе А. М. Тубольцом.

Газета написала и о том, что самолеты, как правило, выделяются для тренировочных полетов из числа самолетов устаревших конструкций.

— Да, — говорит пилот-инструктор В. А. Демнев, — именно так обстояло дело

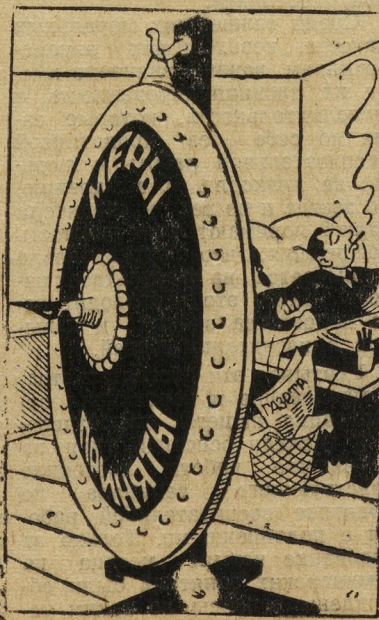
Более того, из рассказа пилота-инструктора В. А. Демнева нам довелось узнать прямо-таки об анекдотичном случае. Был факт, когда для тренировок выделили самолет на колесах, в то время как все остальные самолеты были уже «переобуты» на лыжи. А когда Демнев пришел в диспетчерскую, ему сказали, что по распоряжению командира тов. Волкова вылетать на «колесном» самолете нельзя.

Можно было бы продолжить рассмотрение фактов в таком же духе.

Что касается другого тезиса, выдвинутого в ответе тов. Волкова, о необходимости выполнения приказов, нам не остается ничего другого, как сослаться на оргметодические указания, где сказано: «выделять для учебного подразделения необходимое количество самолетов и вертолетов последних серий или с новым оборудованием». Следовательно, надо выполнять указания.

В заключение хотелось бы надеяться, что рецидив казуистической отписки не повторится, а критика в печати будет воспринята с должным пониманием.

В. СИБИРЕВ.



**ХОЧУ ЛЕТАТЬ!**

От взлетной дорожки — до звезд. Тебе так знаком этот путь. Возьми меня, летчик, в полет — На звездную сказку взглянуть, Меня прокати с ветерком До самой далекой звезды. Готова — на Марс и Луну, Не страшно — со мной будешь ты! У кромки суровых высот Хочу, как и ты, я летать, Чтоб смелость, отвагу твою Всем сердцем своим испытать. З. ГЕРАСИМОВА, наш рабкор.

Редактор Р. ЛАПИКОВ.

НС28138. Заказ № 1706.

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