

# ХИМИИ — КРЫЛЬЯ, ПОЛЯМ — ИЗОБИЛИЕ!

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

## Крылатые химики поддерживают!



№ 14 (1320).  
СРЕДА  
18 ФЕВРАЛЯ  
1964 г.  
Год издания  
XXII



В СВЯЗИ С УВЕЛИЧЕНИЕМ ПРОИЗВОДСТВА МИНЕРАЛЬНЫХ УДОБРЕНИЙ, ЯДОХИМИКАТОВ И ГЕРБИЦИДОВ ЗНАЧИТЕЛЬНО ВОЗРАСТАЕТ РОЛЬ ГРАЖДАНСКОГО ВОЗДУШНОГО ФЛОТА ПО АВИАХИМИЧЕСКИМ РАБОТАМ В СЕЛЬСКОМ ХОЗЯЙСТВЕ.

(Из Постановления Пленума ЦК КПСС)

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

ПОСТАНОВЛЕНИЕ ФЕВРАЛЬСКОГО ПЛЕНУМА ЦК КПСС «ОБ ИНТЕНСИФИКАЦИИ СЕЛЬСКОХОЗЯЙСТВЕННОГО ПРОИЗВОДСТВА НА ОСНОВЕ ШИРОКОГО ПРИМЕНЕНИЯ УДОБРЕНИЙ, РАЗВИТИЯ ОРОШЕНИЯ, КОМПЛЕКСНОЙ МЕХАНИ-

ЗАЦИИ И ВНЕДРЕНИЯ ДОСТИЖЕНИЙ НАУКИ И ПЕРЕДОВОГО ОПЫТА ДЛЯ БЫСТРЕЙШЕГО УВЕЛИЧЕНИЯ ПРОИЗВОДСТВА СЕЛЬСКОХОЗЯЙСТВЕННОЙ ПРОДУКЦИИ», ЯРКАЯ, ВОЛНУЮЩАЯ РЕЧЬ Н. С. ХРУЩЕВА ВОДУШЕВИЛИ АВИАРАБОТНИКОВ УРАЛА, ПРИДАЛИ ИМ НОВЫХ СИЛ И ЭНЕРГИИ ДЛЯ ПРЕТВОРЕНИЯ В ЖИЗНЬ РЕШЕНИЙ ПАРТИИ ПО ДАЛЬНЕЙШЕЙ ХИМИЗАЦИИ ЗЕМЛЕДЕЛИЯ.

КОРРЕСПОНДЕНТ ГАЗЕТЫ «АВИАТОР УРАЛА» ПОВЕСЕДОВАЛ С РЯДОМ АВИАРАБОТНИКОВ, НЕ ПЕРВЫЙ ГОД УЧАСТВОВАВШИХ В АВИАХИМИЧЕСКИХ РАБОТАХ.

ПАРТИЯ ВНОВЬ ПОДЧЕРКИВАЕТ, ЧТО ДАЛЬНЕЙШИЙ ПОДЪЕМ СЕЛЬСКОГО ХОЗЯЙСТВА ИМЕЕТ ПЕРВОСТЕПЕННОЕ ЗНАЧЕНИЕ ДЛЯ ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ ЗАДАЧ КОММУНИСТИЧЕСКОГО СТРОИТЕЛЬСТВА, ПОВЫШЕНИЯ ЖИЗНЕННОГО УРОВНЯ ТРУДЯЩИХСЯ.

(Из Постановления Пленума ЦК КПСС)

## НАША ПРОГРАММА — В ДЕЙСТВИИ!

### НАС ЖДУТ ПОЛЯ

В ПОСТАНОВЛЕНИИ февральского Пленума ЦК КПСС уделяется внимание и сельскохозяйственной авиации. Это накладывает на нас, летчиков-химиков, особую ответственность, — сказал нам командир самолета АН-2 второго Свердловского подразделения Дмитрий Мухачев.

— В прошлом году наш экипаж потрудились довольно продуктивно: обработано свыше 20 тысяч посевных площадей. Мы и подкармливали поля удобрениями, и успешно боролись с сорняками.

В составе нашего экипажа, кроме меня, были второй пилот Г. Позднышев и авиатехник Л. Овечкин. Все авиаторы трудились с отличным качеством, не жалея ни сил, ни времени. Мы обслуживали авиахимработы на Северном Кавказе, Поволжье и у нас, на Урале. Хлеборобы от души благодарили крылатых помощников.

Сейчас мы готовимся к новым стартам. Недавно участвовали в сборах — теоретический курс закончен успешно. Теперь начинаем тренировку. 10 марта в составе сводного летного коллектива наш экипаж полетит на авиахимработы в Луганскую область, на Украину.

Думаю, что не подкачаем и в этом году. Ответим делом на решения Пленума ЦК КПСС. С более высоким мастерством обслужим авиахимработы, окажем посильную помощь труженикам сельского хозяйства.

### Технике — заботливые руки

— Важным условием успеха авиационно-химических работ является отличное состояние материальной части. Этот долг выполняют работники инженерно-авиационной службы, к которым относятся и я, — так сказал нам авиатехник III класса Свердловского подразделения Леонид Овечкин.

Все мы воодушевлены словом партии, которое прозвучало боевым призывом к авиарботникам, — оказать посильную помощь труженикам земледелия. Наши сердца с тобой, партия! Готовимся ответить добрым делом на твой призыв.

Я не первый год готовлю технику к авиахимработам. Освоил техническое обслуживание самолетов АН-2 и ЯК-12, вертолета МИ-1. С 1957 года вместе с другими авиаторами работал на Кубани, Поволжье, уральских полях. Обслужил за это время свыше четырех тысяч вылетов. Техника работала

безотказно, летчики были довольны.

Сейчас готовлю химпараттуру к предстоящему сезону. Материальная часть требует к себе самого чуткого отношения. От ее качества, ее постоянной готовности будет в конечном счете зависеть успех полетов крылатых химиков.

Слово партии воодушевляет нас на новые трудовые подвиги, которые будут способствовать подъему сельского хозяйства в стране, росту благосостояния родного народа.

### В 3 РАЗА БОЛЬШЕ

— Постановление Пленума ЦК КПСС и речь Никиты Сергеевича Хрущева открыли перед нами величественную перспективу развития земледелия в стране, — сказал инженер по спецприменениям второго Свердловского подразделения А. Михельсон.

Немалую роль призвана сыграть в этом сельскохозяйственная авиация. Хочется несколько подытожить пройденный коллективом путь. За пятилетку — с 1959 по 1963 год — объем авиахимработ, выполненных авиаторами нашего подразделения, возрос с 46 тысяч гектаров до 133 тысяч гектаров, т. е. почти в 3 раза!

В прошлом году мы должны были по плану обработать 90 тысяч гектаров, а обработали фактически более 133 тысяч гектаров. План был выполнен на 148 процентов. Авиаторы решили в этом году обработать 150 тысяч гектаров площадей. В подразделение уже поступили заявки от колхозов и совхозов Свердловской области на авиахимработы на площади в 119 тысяч гектаров.

Сейчас заканчивается подготовка летчиков-химиков. В ближайшее время в учебу включится и технический состав подразделения. Все авиарботники полны решимости и в этом году добиться новых значительных успехов в химизации земледелия.

### Прилетела

химия...

Раскачав на зорьке  
травы росные,  
Вешний гул моторов  
принесли  
На поля широкие колхозные  
Летчики —  
степные патрули.

Полсела  
встречало за околицей.  
И взялись за дело  
«земляки»:  
Взлет за взлетом —  
Белый шлейф расходится,  
Начисто  
сжигая сорняки.

В этой битве —  
химия союзником,  
А великим полководцем —  
труд.

Кукурузе  
АНЫ-«кукурузники»  
«Улицу зеленую»  
дают!

И сказал,  
В душе запас тепла тая,  
Агроном —  
ему не возражай:

— Прилетела  
химия крылатая,  
Добрый, значит,  
будет урожай!  
Е. ЛИПОВИЧ.

### Приложим

все силы

— Я и мои товарищи с воодушевлением прочитали речь Н. С. Хрущева и Постановление февральского Пленума ЦК КПСС, — сказал нам Михаил Сальманович, командир сводного летного коллектива. Трудно ответить на это словами, — нужны яркие, конкретные дела, направленные на выполнение великих начертаний партии.

В авиахимических работах я участвую с 1957 года. Вначале летал вторым пилотом самолета АН-2, затем — командиром экипажа и звена. Последние годы возглавлял сводные летные коллективы Уральского управления. Нашу работу регулярно освещала газета «Авиатор Урала», поэтому не стоит повторяться. Приведу лишь цифры. Летая в составе экипажа, я обработал свыше 70 ты-

сяч гектаров посевных площадей. А позже, возглавляя летные коллективы, — более 250 тысяч га. Иными словами, мы выполняли ежегодно средний двухгодичной план, намеченный любому из подразделений.

География наших работ богата. Мы участвовали на сельскохозяйственных работах в Средней Азии, Поволжье, Кубани, Северном Кавказе и на Урале. Десятки благодарностей заслужили авиаторы от хлеборобов, много теплых писем поступило в адрес командования с просьбой поощрить летчиков.

Задачи нам ясны. Они четко определены в Постановлении Пленума ЦК КПСС. Приложим все силы к тому, чтобы с более высоким качеством выполнить все авиационно-химические работы в будущем сезоне.

## Быть в первых рядах

Авиатехника второго класса второго объединенного Свердловского подразделения Михаила Воронина мы застали на самолете: он готовил технику к полету. Здесь же, на стоянке, мы побеседовали с ним.

— Читал, читал! Программа наша ясна, — лаконично ответил авиарботник, когда мы поинтересовались: знаком ли он с Постановлением Пленума ЦК КПСС. Как опытный химик, он поделился своими впечатлениями об этом.

— До апреля 1963 года, — начал М. Воронин, — я работал в Азербайджанском управлении ГВФ. Готовил технику к авиахимработам: наши летчики летали на дефолиацию хлопка, на подкормку пшеницы, вели борьбу с сорняками, обрабатывали и винограды.

Дважды мне посчастливилось быть участником Всесоюзной выставки достижений народного хозяйства, — я был награжден медалью выставки. Там же, в Азербайджане, обучил и подготовил к авиахимработам около десяти молодых специалистов. Обслуживал самолеты ЯК-12 и АН-2.

С весны прошлого года тружусь здесь, на Урале. Новые условия, новые люди. Коллектив у нас хороший, дружный. В прошлом году я уже участвовал в химработках. Сейчас готовлюсь к новому сезону.

Верю в то, что авиарботники сдержат свое слово — делами откликнутся на призыв партии, внесут достойный вклад в развитие сельскохозяйственного производства в нашей стране. Наша обязанность — быть в первых рядах борцов за урожай.

# Эксперименты продолжаются

Читатели нашей газеты знакомы с материалами, в которых рассказывалось о систематических срывах тренировочных полетов в Уктусском подразделении. Нет надобности пересказывать содержание статьи тов. Иванова и сердитый ответ на нее командира подразделения тов. Волкова — образец казуистической отписки. Тем более, что сейчас в подразделении готовится новый ответ редакции.

Мы не знаем, насколько убедителен и аргументирован он будет на этот раз. Ясно пока одно: газета пишет, а эксперименты с тренировочными полетами продолжают.

Вот факты: 5 февраля тренировочный полет был задержан на час. Причина старая: машина, предназначенная для тренировки, готовилась в последнюю очередь. Тренировочные полеты были задержаны также 11 и 12 февраля.

Своеобразный рекорд был поставлен 15 февраля. Четыре дня не могли выяснить в Уктусском подразделении причину дефекта на самолете № 79916. Чтобы в этом убедиться, достаточно посмотреть записи пилотов в журнале замечаний.

Выход из создавшегося положения был найден весьма оригинальный. В подразделе-

нии, заведомо неисправную машину, лобезно предложили для тренировочного полета пилоту-инструктору В. А. Демеву. Нетрудно себе представить результат этого эксперимента. Когда через 45 минут машина с курсантами произвела посадку, весь ее низ был забрызган маслом.

Мы надеемся, что в новом ответе тов. Волкова эти факты найдут свое объяснение, а заодно получат принципиальную оценку партийного бюро и начальника Уральского управления ГВФ Н. А. Сидоренко.

«Люди небесной профессии» — так назвал серию снимков наш фотокорреспондент пилот Б. Захаров. Один из них «Хозяйка воздушного корабля» мы публикуем сегодня.



## «РАГАТКИ В ЭФИРЕ»

Так называлась критическая заметка, опубликованная в листке партгосконтроля № 8 за 22 января 1964 года. Заместитель командира Тюменской авиагруппы тов. Чернявский сообщил редакции: факты вывода из строя агрегатов в Тазовске, Урае и других пунктах подтвердились. Это объясняется не только плохим состоянием агрегатных, но и нерадивостью работников связи Тазовского аэропорта, оставивших на ночь при очень низкой температуре двери агрегатной открытыми. На виновников командиром авиагруппы наложены взыскания.



В заметке правильно ставится вопрос о строительстве агрегатных в аэропортах и на площадках МВЛ авиагруппы.

Несмотря на финансовые трудности в 1963 году, мы за счет бюджета сельского облисполкома и за счет средств наших заказчиков (геологов, рыбаков, лесников) построили агрегатные в ряде пунктов.

В феврале 1964 года по нашему ходатайству бюро обкома КПСС будет рассматривать вопрос о строительстве аэродрома, зданий и сооружений на МВЛ авиагруппы силами и средствами заинтересованных организаций. Считаю, что этот вопрос будет решен положительно и в 1964 году эти сооружения будут построены.

В отношении поставок магнитофонной ленты. Действительно, несмотря на наши заявки, о поставке 500-метровых лент с дисками в количестве 118 км, УМТС упорно снабжает нас только 1000-метровыми без дисков и выделило только 40 км. Однако и в этом вопросе УМТС авиагруппы проявляло инициативу, изыскав и закупило на месте 500-метровые с дисками магнитофонные ленты в количестве 50 км и разослало их по подразделениям согласно разрядке.

В отношении запчастей к

дизельным и бензиновым двигателям. Действительно, ОМТС авиагруппы этим вопросом не занималось, так как эти запчасти свободно продаются в магазинах «Сельхозтехники» на местах. Областное управление «Сельхозтехники» отпускает запчасти в Тюмени только для организаций города и предлагает подразделениям давать заявки и покупать эти запчасти в их филиалах по округам и районам национальных округов. Этот вопрос будет урегулирован в ближайшее время.

## ДОСАДНЫЕ «МЕЛОЧИ»

Одним из элементов культуры обслуживания пассажиров является образцово поставленная работа медицинских пунктов аэровокзалов. Как ни странно, но некоторые руководители подразделений недооценивают этого. Вот факты. В Кольцовском аэропорту все еще находится в стадии обсуждения вопрос о расширении помещения медпункта аэровокзала, а также о целесообразности дежурства врачей.

Не отвечает элементарным требованиям и помещение медпункта в Уктусском аэровокзале. Находится он между двумя входными дверями. Разве можно говорить в этом случае о высоком качестве медицинского обслуживания пассажиров?

Довольно странные порядки заведены с некоторых пор в Челябинском аэропорту. В помещении медпункта дежурит персонал саннастанции облздраводела. Люди, находящиеся здесь, не имеют медицинского образования и в случае надобности они не смогут оказать медицинской помощи.

Не найдете вы во многих аэровокзалах указателей о месте нахождения медицинского пункта. А ведь это тоже культура, проявление заботы и внимания к пассажиру.

А. КУЧЕРОВ,  
начальник медсан-  
службы УрТУ ГВФ.

## КАК ВЫ ВЫПОЛНЯЕТЕ свои обязательства

В МИНУВШЕЕ воскресенье к перрону аэропорта Кольцово подлетел самолет ТУ-104, по трапу на уральскую землю сошла группа ленинградских авиаторов во главе с командиром объединенного подразделения Алексеем Павловичем Золотовым.

Ленинградцы прилетели в Кольцово, чтобы подвести итоги соревнования между подразделениями за 1963 год и обменяться новыми сообразительностями на 1964 год.

Среди наших гостей есть представители большинства основных служб и поэтому на следующий же день с утра ленинградцы занялись делами. В отделе перевозок завязалась оживленная беседа с Л. А. Юр, которая поделилась опытом перевозчиков Ленинградского аэропорта. Шофер автобазы И. П. Бор-

## У нас в гостях ЛЕНИНГРАДЦЫ

зинов направился в автохозяйство. Бортмеханик Ф. Суворов, инженер Ленинградских ЛЭРМ И. П. Жуков быстро нашли общий язык с начальником Свердловских ЛЭРМ Я. М. Ярошевичем.

От комсомольцев Ленинградского подразделения к нам прибыл секретарь комитета комсомола А. Дрюлов, от профсоюзной организации — В. Г. Фивский.

В беседах, в ознакомлении с жизнью и работой кольцовских авиаторов незаметно прошел день. В конце дня ленинградские товарищи приняли участие в разборе, который проводился в летном подразделении.

В начале разбора командир летного подразделения И. В. Донцов дал слово А. П. Золотову. Тов. Золотов рассказал присутствовавшим о делах ленинградских летчиков и передал П. П. Зыковскому сообразительности подразделения на 1964 год.

Если говорить о результатах соревнования за минувший год, следует заметить, что как Свердловское объединенное подразделение, так и Ленинградское, работали ниже своих возможностей и находятся примерно в равном положении. Вот, к примеру, показатели выполнения плана по тарифным тонна-километрам. Этот показатель у ленинградцев составляет 85,8 процента. Свердловчане имеют всего лишь 82,8 процента. А что касается производительности полетов по самолетам ИЛ-18, то здесь впереди свердловчане. Ленинградцы отстают на 586 часов.

Производительность труда в ЛЭРМ приблизительно одинакова: 103—104 процента. То же примерно и по другим показателям.

В нынешнем году, как известно, введена новая система планирования. По резуль-

татам января и первой половины февраля 1964 года следует отметить, что у Свердловского объединенного подразделения по основному показателю — участковому тонна-километру, год начался неплохо, со значительным перевыполнением.

Надо полагать, что соревнование между Ленинградским и Свердловским объединенными подразделениями, продолжающееся в нынешнем году, благотворно скажется на работе обоих коллективов.

С. ВЛАДИМИРОВ.

## Из редакционной почты

## ХОККЕЙ НА ПЕРЕКРЕСТКЕ

Мне, как общественному автоинспектору, довелось столкнуться с обычным, на первый взгляд, явлением, однако оно навело меня на некоторые размышления, и я решил обратиться в газету.

Вроде бы, чего особенного в том, что на наших дорогах и тротуарах в поселке Кольцово всегда полно мальчишек, катающихся на коньках или играющих в хоккей.

— И мы, бывало, — скажет любой взрослый, — бегали с «провилками» за автомашинами.

Мне хочется возразить таким бывалым «конькобежцам» по двум причинам. Во-первых, такое катание может привести к самым тяжелым последствиям, не говоря уже о том, что это доставляет водителям автотранспорта немало хлопот. Во-вторых, надо позаботиться о том, чтобы детям прививался вкус к спорту. Для этого нужен каток. И если бы наш спортсектор проявил инициативу, можно было бы залить водой несколько площадок под катки. Я, больше чем уверен, что количество дорожных «каталищников» сразу бы резко уменьшилось, либо вовсе их не стало.

С. КОЛОТОВКИН,  
общественный автоинспектор,  
работник аэропорта Кольцово.



ВОЗДУШНЫЕ ВОРОТА УРАЛА.

Фотоэтид Я. Володина.