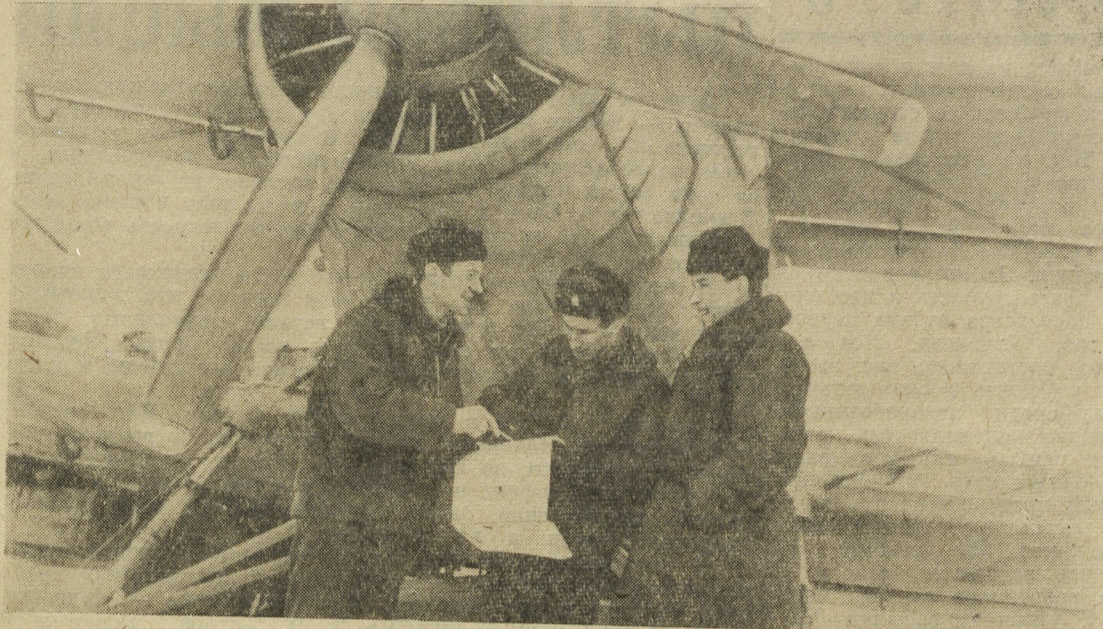


# Химия — ударный фронт



# В честь 1 МАЯ СВЯЗИСТЫ НЕ ПОДВЕДУТ

Коллективу службы связи нашего подразделения предстоит выполнить большие и трудоемкие работы по выполнению плана подготовки к весенне-летней навигации. Известно, что от качества осмотра и ремонта средств связи зависит их работоспособность и надежность в эксплуатации и, конечно, уровень обеспечения безопасности полетов.

Этим и занимаются наши связисты. Ведется переоборудование радиобюро, наполовину выполнены профилактические работы по передающей аппаратуре, заканчивается монтаж пункта СКП. Кроме того, уже завершён ремонт здания

радицентра, приводных станций.

Большое внимание мы уделяем учебе личного состава. Проведены повторные занятия и приняты зачеты по правилам эксплуатации наземных средств связи.

В нашем коллективе имеются коллективы, которым присвоено почетное звание коммунистических. В частности в строй разведчиков будущего встал коллектив радиобюро. Борются за него и работники радицентра. Отлично трудятся радиотехники В. Бабин, И. Шухман, А. Баранов, К. Бородулин, Ю. Ермолаев, В. Фридрих, электромонтер Э. Гиль и многие другие.

Коллектив связи, встав на предмайскую вахту, готов выполнить свой долг с честью — обеспечить надежной связью работу тюменских летчиков.

**Н. ГЕРАСИМОВ,**  
начальник узла связи  
Тюменского аэропорта.

## ХОЗЯЕВА ПОГОДЫ

С первых дней марта синоптики приступили к подготовке к весенне-летней навигации. Чтобы не было «грома среди ясного неба», они еще и еще раз тщательно просматривают специальную литературу о прогнозах туманов и низкой облачности, гроз и шквалов.

Особое внимание наши синоптики обращают на изучение местных особенностей трассы Тюмень — Луговая.

Сейчас составляются графики прогнозирования низкой облачности, намечен облет трассы синоптиками. Выполнение этих мероприятий даст возможность улучшить качество метеослуживания наших авиаторов.

Большой вклад в сложную исследовательскую работу и внедрение расчетных методов прогнозирования погоды вносят старшие инженеры-синоптики Ф. З. Лукина и А. Я. Ежова.

Все метеорологи прекрасно понимают, что от качества прогноза погоды во многом зависит безопасность полетов и поэтому делают все, чтобы исключить опасные для работы летчиков погодные условия.

**А. ЛЮТЕЕВ,**  
начальник АМСГ Тюменского  
подразделения.

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!



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

## Квартальный

план — досрочно



Хорошо потрудились в первом квартале коллектив ремонтного предприятия, где начальником Н. Н. Китин. План трех месяцев по валовой продукции выполнен здесь на 103,7 процента, по товарной — на 104,8 процента.

Впереди других работники цеха № 1 (начальник Л. Н. Пирог, парторг В. И. Захаров, предцехкома Е. Л. Обвинцев), цеха № 2 (начальник А. А. Андриевский, парторг А. И. Усатов, предцехкома М. Смирнов), цеха № 4 (начальник Ю. П. Азизов, парторг В. С. Питиримов, предцехкома С. И. Костромин).

С особым подъемом трудятся ремонтники сейчас, когда весь коллектив предприятия встал на предмайскую вахту. Образцы коммунистического отношения к труду показывают мастера Н. Н. Харисов, В. Н. Ворончихин, Л. В. Журавлева, Е. Л. Обвинцев, Б. К. Шувалов, разборщики В. Кунников, Ю. Соломенн, дефектовщик В. Кряжев, ремонтники И. Шемелев, А. Иванов, сборщики А. Чернов, В. Мурзин, испытатели А. Овчинников, Ю. Жуков.

## ПАССАЖИРСКИМ ПЕРЕВОЗКАМ —

## ВЫСОКУЮ КУЛЬТУРУ

ИЗ ГОДА в год увеличивается объем воздушных перевозок в Тюменском аэропорту. Если в 1962 году нами перевезено 108608 пассажиров, то в 1963 году уже 127894 человека. Выросли значительно перевозки почты и грузов.

Однако план прошлого года мы не смогли выполнить по финансовым показателям. Это большой просчет, и его следует ликвидировать в этом году.

В 1964 году нам предстоит отправить 158695 пассажиров, 1500 тонн почты, 2070 тонн груза.

Задача, конечно, не из легких. Предстоит кропотливая, напряженная работа. Нам необходимо тщательно проанализировать потоки пассажиров, оперативно рекламировать льготы Аэрофлота, разъяснять постоянно трудящимся его преимущества перед всеми видами транспорта. Кроме того, назре-

ла необходимость продажи билетов для транзитных пассажиров из любого периферийного аэропорта.

Нужно, видимо, особенно в период летней навигации, разработать и утвердить тарифы для площадок Ишим, Урай и снабдить кассиров всем необходимым, чтобы они смогли продавать билеты во все концы Советского Союза.

«Узним местом» в прямом смысле является у нас городское агентство. Помещение очень маленькое, а пассажиров много. Люди вынуждены с

(Окончание на 2 стр.)

## КРЫЛАТЫЙ ДОКТОР

АЭРОДРОМА не было видно, но уже чувствовалось — он рядом. Об этом яснее ясного говорил мощный рев самолётного мотора. И вот он — приземистый, поседший ст химикатов, небесный труженик крылатый доктор АН-2: Пропеллер — словно прозрачный круг. От него ураганной мощной струей вздымается снег — вьюга среди весеннего дня. Но вот чихнул мотор, трепыхнулись лопасти винта, замерли. Тишина опустилась на аэродром.

Через минуту открылась дверь, один за другим выпрыгнули на снег двое пилотов. Приветливо здороваются, пожимают руки.

— Виталий Амосов, командир экипажа.

— Тинигин Александр, второй пилот.

Амосов — совсем еще молодой паренек с веселым веснушчатым лицом, громко кричит:

— Николай, Шишкин, иди-ка сюда.

В дверях самолета показался высокий степенный парень. Через минуту представляется нам: авиамеханик.

Теперь они все тут — экипаж АН-2 из второго Свердловского объединенного подразделения. Сегодня неспокойная профессия забросила их в наши края.

— Романтичного у нас мало, — говорит Амосов, — летаем, дымим dustом над лесом. Убиваем энцефалитного клеща. Одним словом — неромантично.

Может быть, и действительно немного романтики. Но зато — много пользы. Энцефалитный клещ — распространитель страшной болезни — полиомиелита. И эти вот «не романтичные» ребята — его непреклонные враги.

Командир вынимает из планшетки карту. Все трое склоняются над ней — надо наметить очередной участок для обработки. А в это время к самолету подбегает машина, груженная мешками с dustом. Рабочие начинают загрузку. Это нелегкий труд. Dust ест глаза, лицо. И все же работа движется споро.

Наконец погрузка закончена. Экипаж возвращается в самолет. Отъехала машина, отошли в сторону рабочие. Чихнул мотор раз, другой и вдруг мощно взревел. Взвилось облако снега и dustа. Самолет развернулся против ветра, медленно тронулся и побежал все быстрее и быстрее. Какую-то долю минуты еще скользил по снегу и вот оторвался. Взлетел и взял курс к лесному массиву. Вот он уже над лесом. За хвостом распустился белый шлейф и широкой полосой потянулся следом. Отсюда, с аэродрома, он кажется узким и прозрачным. Но мы знаем, что когда он опустится на лес на расстоянии шириной 25 метров, клещ будет уничтожен...

Мы присутствовали только на одном вылете. Но их за день экипаж совершает до 20—25. И за один только рейс самолет обрабатывает около 20 гектаров леса. Сейчас экипаж АН-2 обработал 1700 гектаров.

...В весеннем небе стрекочет «крылатый доктор». Он летит низко, метрах в десяти от верхушек сосен. Мастерски пилотируют его авиаторы.

Через 10 минут самолет делает круг над аэродромом и идет на посадку за новой порцией химикатов. Борьба за здоровье человека продолжается...

На снимке: экипаж самолета АН-2, возглавляемый В. Амосовым, готовится к очередному вылету на химическую обработку леса.

**З. МОРОЗОВА.**

Некоторые аэропорты нашего управления связаны с городами только по радио. Набирая нужный номер городского телефона, мы часто не подозреваем, что автоматическое соединение и разговор обеспечивают радиоволны. Схема сопряжения радиостанций с городскими АТС разработана специалистами наших подразделений. Производятся работы по организации такой связи Кольцовского аэропорта

## УРАЛЬЦЫ — ПЕРВЫЕ

с городом, рассчитанной на 24 телефонных канала.

Число телеграмм, обрабатываемых в год связистами нашего управления, исчисляется миллионами. Количество телефонов в наших аэропортах за последнее семилетие увеличилось в три раза. В 3—4 раза увеличилось количество радиотехнических средств. По

числу радиотелетайпных линий связи наше управление занимает первое место в Аэрофлоте.

В Уральском управлении впервые в Аэрофлоте создана группа специалистов по изучению радиолокаторов. На изучение их направлен состав из различных аэропортов страны.



# ПАССАЖИРСКИМ ПЕРЕВОЗКАМ—

(Начало на 1 стр.)

полночи занимать очередь. Этот вопрос следует нам решить с помощью местных партийных органов.

Кроме того, телетайпной связи в горагентстве нет. Радиogramмы передают в справочное бюро аэропорта, а потом уже на телетайп. Поэтому нет должной четкости и оперативности в бронировании мест. Радиogramмы нередко задерживаются на сутки и более длительный срок.

Для успешного выполнения производственного плана 1964 года командование Тюменского подразделения на летний период планирует выполнять на самолетах ЛИ-2 четыре рейса Тюмень — Свердловск, два рейса Тюмень — Березово, Тюмень — Сугрут. Намечено также открыть новую авиатрассу Тюмень — Курган — Челябинск, с тем, чтобы этим рейсом пассажиры могли вылетать не только до Кургана и Челябинска, но и дальше — в Ташкент, Алма-Ату, Адлер, Минеральные Воды, Симферополь. Планируется увеличить частоту движения на других направлениях.

Одной из основных задач для нас является постоянное улучшение культуры обслуживания пассажиров, что, в свою очередь, зависит от регулярности воздушного движения. Когда нет задержек, — и мы довольны, и пассажиры. Однако такое у нас бывает пока не часто.

Очень много неувязок из-за плохого взаимодействия диспетчеров ЛЭРМ и службы движения. Вот факт. 18 марта

# ВЫСОКУЮ КУЛЬТУРУ

диспетчер АДС тов. Барышников дал команду «Объявить посадку в самолет ЛИ-2 № 84990 (рейс 913)». Это вопреки тому, что диспетчер отдела перевозок предупредил его о том, что самолет неисправен. Но диспетчер Барышников был неумолим: «Объявить посадку, время уходит. Вы задерживаете самолет!» — командовал он. И что же? Объявили посадку, привели пассажиров, а самолет оказался все-таки неисправным. 10—15 минут потребовалось для того, чтобы решить вопрос о том, вести пассажиров обратно в аэровокзал или ожидать готовности самолета.

Или другой пример. В этот же день самолет АН-2 № 98289 должен был выполнять рейс 37 по маршруту Тюмень — Луговой. Объявили посадку, пассажиров усадили в самолет. А через 15 минут выяснилось, что самолет не может выполнить рейс: требуется смена двигателя по причине выработки ресурса.

Подобных примеров приводить можно много. Беда в том, что все эти недочеты пассажиры относят на наш счет. Немало рейсов было отменено из-за отсутствия резерва самолетов, неисправности материальной части.

Плохо то, что в зимнее время в 30—40-градусные морозы мы перевозим пассажиров в обогреваемых грузовых самолетах, на некоторых из них отсутствуют ковровые дорожки и подушки на сиденьях. Разве можно говорить о высокой культуре обслуживания, если мы не соблюдаем элементарные правила пассажирских перевозок?

До сих пор не блещет у нас в коллективе и дисциплина.

Пассажиры не всегда довольны нашим обслуживанием. Допускается грубость со стороны ряда работников отдела перевозок. Так, на кассиров тт. Старостенкову, Тимкину, перронного контролера Боровик за грубое отношение к пассажирам наложены дисциплинарные взыскания. За последнее время отмечалась грубость к пассажирам диспетчера отдела перевозок тов. Ульянова. Все это должно насторожить нас, заставить улучшить воспитательную работу среди авиаработников.

Сейчас наш коллектив стремится решить главную задачу — выполнить производственный план, обеспечить высокую культуру обслуживания пассажиров. Мы решили исключить задержки рейсов по вине работников службы перевозок, утери \*и засылки грузов. Кроме того, намечено пересмотреть технологию обслуживания пассажиров.

Работники нашего коллектива предлагают обсудить вопрос в службах Тюменского подразделения о превращении авиалинии Тюмень — Свердловск в образцовую и в дальнейшем распространить этот почин на северных трассах Тюменской авиагруппы. Мы намерены выдвигать на соцсоревнование коллектив Салехардского подразделения.

Встав на трудовую вахту в честь 1 Мая, наши авиаработники приложат все силы к тому, чтобы успешно выполнить свой долг — обслужить пассажиров своевременно, с высокой культурой, обеспечить безопасность воздушного движения.

**А. ЯСИНСКИЙ,**  
начальник отдела перевозок Тюменского аэропорта.



# ЛЮДИ

# ПЫТЛИВОЙ МЫСЛИ

День за днем растет активность впередсмотрящих производства — наших рационализаторов и изобретателей. Красно-речивей об этом говорят цифры. В прошлом году в Тюменском подразделении было подано всего 29 предложений, а за один месяц нынешнего года уже внесено на рассмотрение 7 предложений. Если в 1963 году в ряды воиhr влилось всего 5 человек, то за месяц нынешнего года численность общества выросла на 24 авиаработника.

В чем же причина такого резкого роста активности членов воиhr? Мне кажется, это произошло потому, что обновился совет воиhr — у его руководства встали энтузиасты этого дела. Совет взял под свой контроль работу бриза, поэтому предложения стали рассматриваться более оперативно и регулярно.

Конечно, не все в нашей работе гладко. Есть отдельные недостатки, влияющие на всю деятельность рационализаторов. В частности, до сих пор не всегда подсчитывается экономический эффект от внесенных и внедренных в производство предложений, слабо популяризируется опыт лучших рационализаторов и изобретателей.

В заключение хотелось бы назвать имена лучших активистов-рационализаторов. Большинство их предложений внедрено успешно в производство. Это авиатехник — бригадир В. Д. Попов, сменный инженер В. П. Хохлов, радиотехник В. Н. Бабин, инженер ОТК Г. С. Стоянов. А. ОСТАНИН, член совета воиhr Тюменского подразделения.

# Чемпионат завершен



Как уже сообщалось в нашей газете, в шахматном турнире на первое место среди мужчин претендовало пять лидеров. Последний тур состоялся 30 марта. Первой закончилась партия В. Хохлов — А. Меньщиков. Победил Виктор Хохлов.

Н. Кульмяков, игравший ранее довольно пассивно, хорошо и резко атаковал и добился заслуженной победы над Майровским.

Теперь впереди двое — В. Хохлов (Тюмень) и Н. Кульмяков (Кольцово). Между ними был разыгран дополнительный тур-

нир из двух партий, который закончился ничью.

По таблице коэффициентов победителем турнира стал Николай Кульмяков, инженер связи Кольцовского аэропорта. На втором месте — В. Хохлов. 3, 4 и 5 места с результатами 4,5 очка из 7 возможных поделили Шабанов, Меньщиков и Майровский. Среди женщин лидером турнира стала И. Кузьмичева, переигравшая в последней партии Л. Золотнякову.

**А. МЕНЬЩИКОВ,**  
командир самолета АН-2  
Курганского подразделения.

## Вести из клуба

### Рассказ о маяках

В клубе Кольцовского аэропорта для учащихся местной школы была прочитана лекция о соревновании за коммунистический труд. Лектор тов. Тютюников рассказал нашей молодой семье о разведчиках будущего, о их славных делах, успехах в жизни и труде. В заключение школьникам был показан фильм «Они приближают будущее», посвященный коллективам и ударникам коммунистического труда.

Для авиаработников был прочитан ряд лекций о ракетном оружии и ракетчиках, о подрывной деятельности империалистических разведок. Доцент Госуниверситета Г. Г. Суров познакомил авиаторов с интересной лекцией «Что такое религия и как она возникла».

## КОНЦЕРТ ПРОШЕЛ УСПЕШНО

26 марта в клубе состоялся смотр художественной самодеятельности Кольцовского авиаагганизона. Из 17 номеров, представленных авиаработниками, 12 были отобраны на районный смотр. Неплохой результат! (Это итог кропотливой работы, проводимой во время репетиций.)

Отобрано на районный смотр несколько хороших номеров, песня Долуханяна «Под волною» в исполнении мужского ансамбля, ряд русских народных и зарубежных песен.

Тепло прозвучала песня Родыгина «Лен, мой лен» в исполнении женского ансамбля. Мужской дуэт — А. Катаев и В. Мишарин — проникновенно спел песню самодельного композитора А. Степанова «У лесочка». Порадовали зрителей и другие номера.

Сейчас кольцовские «артисты» готовят концертную программу к ленинским дням.

**К. ШЕБЕКО,**  
зав. клубом Кольцовского  
аэропорта.

# Эстафету принимает

## сын

Ветер с тундры достаточно резок и холоден. И все же чувствуется приближение весны. Солнышко смотрит пристальнее и снег начинает кое-где на припеке тускнеть.

Двадцать пятому весну встречает в Салехардском аэропорту один из ветеранов Гражданской авиации на Севере техник-комплектовщик Георгий Иванович Зубарев, в недавнем прошлом авиатехник-эксплуатационник.

За плечами полвека трудной, полной тревог и напряжения жизни. Вообще-то возраст этот принято считать средним, и Георгий Иванович выглядит еще молодцевато. Не собирается уступать молодым.

Поистине, огромный опыт практической работы за его плечами. Еще в 1952 году Зубареву было присвоено почетное звание лучшего авиатехника в Уральском управлении ГВФ. С тех пор его фотогра-



фия не сходит с Доски почета, его фамилия десятки раз упоминается в приказах в числе передовиков производства.

Суровые северные места на всю жизнь полюбили Георгию Ивановичу. Любовь к краю летающих нарт он привил своим детям. Его сын Валерий стал уже правой рукой отца не только дома по хозяйству. Вы его можете встретить на стоянке самолетов. Молодой авиатехник, как и отец в пору юности, целыми днями трудится на морозном воздухе, обслуживая свои «тирты-хаи». Так называют ненцы самолеты АН-2.

Новое время, новые песни. Валерий принял эстафету из рук отца, мечтает, что в скором времени он будет принимать на своем родном аэродроме самолеты АН-24. Для этого надо многое знать и уметь. Что ж, за этим дело не станет, «зуборевского» упорства в учебе и работе у Валерия хватит.

**С. ВЛАДИМИРОВ.**

# ИСПРАВНОСТЬ ПОВЫСИЛАСЬ

Коллектив ЛЭРМ Салехардского подразделения в нынешнем году начал переход к весенне-летней навигации в довольно сложных условиях. Во-первых, часть средств и сил приходится занимать на сооружении гидроспуска, который в будущем обеспечит нам более качественное обслуживание техники. Во-вторых, мы вынуждены перебазироваться с сухопутного аэропорта на гидроаэродром, так как снежный покров оказался небольшим и при первых оттепелях сухопутный аэродром будет непригоден для приема самолетов.

Тем не менее, исправность самолето-моторного парка у нас в сравнении с прошлым годом повысилась. Если в 1963 году она составляла 63 процента, то нынче повысилась до 72 процентов.

Повысить исправность СМП нам удалось за счет улучшения

условий труда техсостава. В прошлое лето мы построили два тепляка, нынче летом собираемся ставить третий. Если удастся, мы объединим все три тепляка сообщающимся помещением, подведем их под одну крышу.

Как известно, у нас базируются несколько самолетов ЛИ-2, которые обслуживаются работниками ИАС из Свердловского объединенного подразделения. У нас с прикомандированными специалистами хороший контакт. Работаем без каких-либо осложнений. Помогаем друг другу.

В порядке выполнения графика по переходу к весенне-летней навигации мы провели регламентные работы на четырех самолетах АН-2, в настоящее время завершаем регламент еще на 3 машинах.

Особенно успешно работают бригады на участке трудоемких работ во главе с техниками-бригадиром тт. Лымаевым и Смолиным. Отлично трудится и оперативная бригада во главе с инженером П. М. Конякиным. За хорошие показатели в труде и образцовое поведение в быту бригаде УТР, которой руководит Г. Лымаев, недавно присвоено звание коллектива коммунистического труда.

**С. ЛИХОШЕРСТОВ,**  
начальник ЛЭРМ  
Салехардского подразделения.

Редактор Р. ЛАПИКОВ.

НС 36274. Заказ № 2520.  
Тип. изд-ва «Уральский рабочий»,  
Свердловск, проспект Ленина, 49.



При снятии касс взаимопомощи Тюменской авиагруппы и подразделения выяснилось, что ряд работников авиагруппы имеет задолженность в кассе и упорно не хотят погасить ее.

Так, начальник планового отдела авиагруппы тов. Стельмашук задолжала кассе 216 рублей. А на мое замечание заявила, что, мол, местный комитет не имеет к кассе никакого отношения.

Большими задолжниками являются работ-

ники планового отдела ТАГ тов. Пашкова, кассир тов. Сороходова, на счет которых по 50 рублей.

В этой неприглядной истории следует разобраться. Как не поймут эти товарищи, что деньги, взятые ими из фонда общественного пользования, являются для нашей организации мертвым капиталом. Мы не имеем возможности удовлетворить запросы остро нуждающихся авиаработников.

**А. КОЗЛОВ,**  
председатель местного комитета  
Тюменского подразделения.