

## ПРИНИМАЕМ ВЫЗОВ

Коллектив авиаремонтных мастерских, где начальником Л. Романчук, борясь за претворение в жизнь исторических решений XXII съезда КПСС, декабрьского и февральского Пленумов ЦК КПСС, с воодушевлением откликнулся на обращение рабочих, инженерно-технических работников и служащих ремонтного предприятия, где начальником тов. Бессарабов, и берет на себя следующие повышенные обязательства:

1. Выполнить производственный план 1964—1965 гг. по всем технико-экономическим показателям досрочно: по выпуску товарной и валовой продукции, по ремонту самолетов и вертолетов — к 28 декабря, по ремонту хим-аппаратуры — к 26 декабря 1964 года, по ремонту агрегатов МИ-1 — к 26 декабря 1964 года.

2. Путем осуществления организационно-технических мероприятий, дальнейшей механизации трудоемких работ, экономного расходования запасных частей и материалов добиться в 1964—1965 гг. повышения производительности труда на 7 процентов и снижения себестоимости ремонта.

3. Сдавать отделу технического контроля продукцию высокого качества, исключать случаи летных происшествий и предпосылок к ним из-за некачественного ремонта авиационной техники.

4. Обеспечить своевременный и высококачественный ремонт авиационной техники, занятой на авиационно-химических работах, оказывать помощь совхозам района в разработке и изготовлении приспособлений для внесения минеральных удобрений в почву.

5. Активно бороться за соблюдение культурного состояния рабочих мест, станков и оборудования. Участвовать в благоустройстве территории мастерских, организовать уход за зелеными насаждениями.

6. Принять меры к улучшению организации производства, наладить ритмичную работу предприятия, без штурмовщины, добиться сокращения установленных приказами ГУ ВФ сроков нахождения материальной части в ремонте.

7. Досрочно, к 20 декабря, выполнить годовые планы сбора и сдачи черного и цветного металлолома.

8. Строго выполнять правила внутреннего распорядка, не допускать недостойных поступков ни на производстве, ни в быту, жить и работать как этого требует моральный кодекс строителя коммунизма.

Мы приложим все свои силы к тому, чтобы с честью выполнить эти обязательства, и вызываем на социальное соревнование коллектив ремонтников ЗСТУ ВФ.

ПРИНЯТО НА ОБЩЕМ СОБРАНИИ АРМ-26.

## АВИАРАБОТНИКИ УРАЛА!

Ознаменуем праздник Первомаю  
новыми трудовыми успехами!



На ремпредприятии, где начальником Н. Н. Китин, ширится соревнование в честь приближающегося праздника Первомаю. С высоким качеством выполняют плановые задания консерваторщики ремпредприятия Валентина Чебакова, Николай Журавлев, Анна Лукьянова.

Все они являются активными общественниками, стремятся к тому, чтобы каждое изделие было отремонтировано в срок и успешно эксплуатировалось в производственных подразделениях.

На снимке: консерваторщики В. Чебакова, Н. Журавлев и А. Лукьянова.

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

# Авиатор Урала

№ 28 (1334).  
СРЕДА,  
8 АПРЕЛЯ  
1964 г.  
Год издания  
XXII

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

## ПОЧИН ИРКУТЯН ПОДХВАЧЕН!

В нашей газете 18 марта с. г. было опубликовано обращение коллектива Иркутского аэропорта, который призвал авиарботников вступить в борьбу за звание лучшего аэропорта на трассе Москва—Хабаровск.

Одними из первых на призыв иркутских авиаторов откликнулись движенцы Свердловского аэропорта из смены руководителя полетов П. В. Юрьева.

Коллектив смены поддержал почин иркутян за превращение трассы Москва—Хабаровск в образцовую. Движенцы решили работать без

летных нарушений, бороться за высокую регулярность полетов.

К концу года каждый движенец обязался стать ударником коммунистического труда.

Коллектив смены обратился с призывом ко всем работникам службы движения Свердловского аэропорта поддержать почин авиарботников Иркутска и добиться, чтобы Свердловский аэропорт стал одним из лучших на трассе Москва—Хабаровск.



## ТОЧНЫЙ МАРШРУТ



До конца летного времени оставались считанные минуты, когда в аэропорт поступил тревожный сигнал: «Срочно шлите самолет. Заболел человек в тайге...»

На помощь пострадавшему вылетел самолет АН-2, пилотируемый Владимиром Георгиевичем Похлебаевым. Под крылом — заснеженная тайга. Командир со вторым пилотом Владимиром Боровским сверяют маршрут по карте. Техника действует как часы...

Посадка в Нижне-Вартовском. И вместе с хирургом — дальше, в Тархово, что находится в 60 километрах, в глухой тайге.

Через несколько минут — самолет у цели. Здесь летчики обнаружили, что в Тархово нет специальной посадочной площадки. Придется садиться с подбоем...

Самолет делает круг, другой. И приземляется на небольшой

«пятачок» среди заснеженных сосен. Посадка произведена с высоким мастерством... Большой вовремя был доставлен в больницу.

Этот эпизод — один из многих в летной биографии командира самолета АН-2 Тюменского подразделения Владимира Похлебаева. По различным заданиям летает этот летчик: трудится на лесном патрулировании, возит пассажиров, выполняет санитарные полеты.

В летный коллектив он пришел в 1952 году, после окончания Бугурусланского училища пилотов ВФ. Здесь он вырос от рядового пилота до командира, а коммунисты избрали его в партийное бюро. Три года назад авиатору присвоено почетное звание ударника коммунистического труда.

Многим летчикам дал путевку в небо Владимир Георгиевич. Школу летного мастерства про-

шли у него Виктор Золотарев, Владимир Кучин и другие пилоты. Сам он в прошлом году повысил свою классификацию — стал летчиком второго класса.

Под стать командиру второй пилот коммунист Владимир Саввич Боровской. Молодой авиатор пришел в коллектив Тюменского подразделения в позапрошлом году. Он — тоже «маяк», как и командир. Подразделению, где работают летчики, присвоено Красное знамя за высокие производственные успехи.

Экипаж, возглавляемый В. Похлебаевым, борется за почетное звание коммунистического. Авиаторы выбрали точный маршрут и уверенно идут к светлой цели.

НА СНИМКЕ: командир самолета АН-2 коммунист Владимир Похлебаев.

Л. ЕФИМОВ.

# 7 ЛЕТКУ = ДОСРОЧНО

## ИДУЩИЕ ВПЕРЕДИ

Встав на трудовую вахту в честь первомайского праздника, авиарботники Урала берут повышенные обязательства.

Каковы же итоги первого квартала? По предварительным данным, подразделениями управления план выполнен со следующими показателями. Участковые тонна-километры выполнены на 122,3 процента, пассажироборот — на 100,7 процента, пассажирские перевозки составили 99,9 процента, почты перевезено на 100,3 процента, груза — на 98,9 процента. По приведенным часам план выполнен на 107,1 процента, доходы составили 96,6 процента. Авиацией специального применения на авиахимработках обработаны площади, объем которых к плану составил 83,3 процента.

По основным показателям в Уральском управлении впереди идут коллективы первого и второго Свердловских объединенных подразделений, Челябинского подразделения и Тюменской авиатруппы.



# РОЖДЕНИЕ ГИДРОСПУСКА

Еще вчера над Салехардом свирепствовал снежный шторм. А сегодня, как ни в чем не бывало, светит солнышко, хоть оно и не очень горячее, но веселое. Гипсовый медведь перед фасадом гидропорта по-прежнему приюхивается к тундре. Наверное, он почувал запах свежей рыбы с озер. Внизу с обрывистого берега видна спокойная гладь зимней реки с вмёрзшими в лед баржами и катерами.

Однако обманчив сон могучей сибирской красавицы. Обь чувствует приближение весны, и лед на ней уже не тот. Об этом сказал мне Семен Васильевич Лихошерстов.

Вдоль берега сложены аккуратные стопки железобетонных плит. Они похожи на обычные железобетонные панели, из которых де-

лают дома. Уложенные по четыре в ряд, они составят восьмиметровое основание подводной части гидроспуска.

Рядом с ним в длину будет смонтировано еще несколько рядов плит. Таким образом будет заложена бетонная площадка длиной до шестидесяти метров.

Сооружение гидроспуска — это мечта бывалого авиационного инженера Семена Васильевича Лихошерстова. Выгодность строительства этого капитального сооружения несомненна. Установленная на гидроспуске электролебедка существенно облегчит труд техников и механиков. Раньше самолет для ремонта вытаскивали на сушу вручную. И, чего греха таить, было время, когда обнаруженные незначительные дефекты в под-

водной части поплавков не устранялись. Дело в том, что такой ремонт требовал больших затрат времени и средств.

Десятки кубометров льда пришлось выдолбить пешнями и ломами, чтобы успеть до весенней наледи соорудить основание гидроспуска. Работа тяжелая и, по правде говоря, не входит в прямые обязанности личного состава ИАС.

— Поэтому пришлось, — говорит Семен Васильевич, — не раз побеседовать с людьми. Люди поняли, что все это нужно не кому-то, а им самим.

Уверенность в успехе дела прибавилась тогда, когда плоды наших рук стали очевидны. Недавно говорит русская пословица: «Глаза боятся — руки делают». В. СИБИРЕВ.

# ПУТЬ В НЕБО

Пилот в форме гражданского летчика торопливо шел по дорожке городского парка. Ему навстречу устремился мальчуган:

— Дядя, я знаю, вы летчик, — по-детски выговаривая слова, — сказал он.

Андрей торопился, но сосредоточенное выражение на лице мальчишки заставило его остановиться.

— Как ты узнал?

— А вот и узнал. По фуражке знаю, что вы летчик. Я вырасту — тоже летчиком стану.

Тут мальчугана позвали.

Андрей пожалел о том, что не смог рассказать малышу что-нибудь интересное и занимательное из жизни летчиков, о своих товарищах.

...В этом мальчишке пилот узнал сам себя, такого же кареглазого и смышленного, вместе с другими мальчишками игравшего в чапаевцев в небольшой чувашской деревне Тонганашево. Давно это было, а кажется только вчера...

Мечтал быть летчиком. Подростком ходил в школу. А когда закончил десятилетку, осуществилась наконец давнишняя мечта — его приняли в летное училище.

...И вот первый самостоятельный полет. Он запомнился на всю жизнь.

Инструктор отходит от кабины и ободряюще говорит:

— Ну, смелее...

— Контакт!

— Есть контакт! — громким голосом ответил Толстов. И легкая учебная машина, разбежавшись по аэродрому, плавно уходит в небо. Скрылись и остались позади стартовые знаки. Где-то в стороне под крылом промелькнула дорога с бегущими по ней автомашинами. Внизу, в прозрачной дымке раннего утра, уплывали городские кварталы.

Вот и четвертый разворот. Самолет планирует. Стремительно несется навстречу земле. Она приближается с каждой секундой. Все ближе, ближе. Плавное движение ручки управления, — и самолет точно приземлен у посадочного знака...

Закончено летное училище. Впереди — полеты на трассах Урала. Десять лет назад Толстов прибыл в Свердловск. Сначала летал, как все, на самолетах ПО-2, ЯК-12, потом освоил вертолет МИ-1. Каких только полетов не было за эти годы!

Это случилось в Нарыкарах, на Северном Урале. Поступило задание срочно доставить груз на буровую вышку. Кругом на сотни километров — тайга, а где-то у отметки 102 его ждут. Туда требовалось доставить буровые коронки. Зимний день короток. Близится сумерки. В белом безмолвии Севера движется крохотная точка — вертолет МИ-1. Сколько отваги и мужества нужно для того, чтобы найти в тайге эту буровую. Поиск завершился успешно. Победил человек, его опыт и знания.

Андрей Андриянович Толстов — не новичок на Севере. Его знают не только нарыкарские буровики и геологи, а также большинство изыскателей трассы Ивдель—Обь.

Красивы Уральские горы летом, но как трудно посадить вертолет, когда под тобой не ровная площадка, а торчат, как сломанные зубья, голые вершины скал.

Пилот знает: готовых площадок нет. Их нужно найти. Конечно, можно было бы со спокойной совестью вернуться и сказать «Посадить вертолет нельзя». И все. Но Андрей Толстов так не делает. Он прощупывает каждый метр в поисках ровной поверхности, и все же находит место для посадки. Именно с таким трудом находил их, когда выполнял полеты по гравиметрической съемке на горе Отортон.

По многим воздушным трассам Урала прошел Андрей Толстов. Пилот 3-го класса, он налетал более 3500 часов.

...Обо всем этом, пожалуй, не расскажешь мальчугану, с которым встретился сейчас в парке. Но, может быть, расскажет другой летчик. И его, как и многих, позовут голубые дорожки навстречу трудному и нелегкому счастью пилота.

А. МЕЗЕНЦЕВ,  
наш рабкор.

## Методический совет действует

Задача нашего совета оказывать постоянную помощь в работе пропагандистам, агитаторам, лекторам. Для этого мы разработали темы выступлений по февральскому пленуму ЦК КПСС, составили по этим материалам тезисы, подобрали необходимую литературу, оформили витрину.

В кабинете политического просвещения, созданном на общественных началах, организованы дежурства членов методического совета, которые проводят консультации для пропагандистов и агитаторов. Кроме того, каждый из членов совета состоит в лекторской группе и готовит лекцию на заданную тему. Так, 23 марта с. г. мы обсудили на совете первую такую лекцию «О мерах по расширению использования авиации в сельском хозяйстве и задачах, стоящих перед Тюменским подразделением в соответствии с решениями февральского пленума ЦК КПСС».

Решено, что эту лекцию старший инженер по спецприменениям Н. Помигалова прочтет во всех службах Тюменского аэропорта.

Наряду с этим методический совет оказывает практическую помощь пропагандистам — руководителям кружков и семинаров.

В настоящее время все силы направлены на то, чтобы как можно лучше провести итоговые занятия в сети политического просвещения.

А. БЕРДНИКОВ,  
председатель методического совета  
Тюменского подразделения.



«Мастер золотые руки» — так говорят на предприятии о Константине Михайловиче Тупикове. Профессия у него скромная — слесарь, но его опыт и знания нужны людям. В успешной работе коллектива, бесспорно, есть и доля его труда.

Недавно товарищи по работе тепло поздравили Константина Михайловича со знаменательным событием в его жизни. В числе лучших К. М. Тупиков награжден почетным знаком «Отличник Аэрофлота».

## Энтузиаст книги

на Жданова в библиотеке Тюменского аэропорта. Теперь она на заслуженном отдыхе. Но как и шесть лет назад, она остается неутомимым пропагандистом литературы.

З. А. Жданова — активный член библиотечного совета. Она участвует во всех массовых мероприятиях, проводимых библиотекой.

Большую работу

наш ветеран ведет как библиотекарь — передвижник при домоуправлении. Она сама создала передвижку и обслуживает 25 читателей. А многим пенсионерам доставляет книги на дом.

Доброго здоровья вам, Зинаида Андреевна, новых успехов в большой общественной работе.

В. ПАРФЕНОВА,

зав. библиотекой  
Тюменского аэропорта.

## Воздушный связист

Бортрадиста корабля ИЛ-18 Ивана Федоровича Базая знают многие в летном коллективе Свердловского подразделения. Он грамотный, опытный специалист.

Его летная биография началась еще до войны. В годы Великой Отечественной войны И. Ф. Базай летал стрелком-радистом на боевых само-

летах, участвовал в разгроме врага.

С 1955 года Иван Федорович трудится в коллективе Свердловского подразделения. Здесь он в совершенстве овладел связью на самолетах ЛИ-2, ИЛ-14, ИЛ-18. Свыше 20 благодарностей на счету крылатого ветерана.

И. Ф. Базай нале-

гал безаварийно свыше трех миллионов километров, провел в воздухе почти 12 тысяч часов. Ему присвоено почетное звание ударника коммунистического труда.

На днях в подразделении выпущен листок трудовой славы, посвященный бортрадисту корабля ИЛ-18 И. Ф. Базая.

## Удачный дебют физкультура и спорт

В центральном шахматном клубе города Свердловска проходит первенство обкомов союзов по шахматам. Среди участников — опытные турнирные бойцы мастер спорта Бастриков, кандидат в мастера Стрекаловский и другие.

Несмотря на столь представительное первенство, в турнире успешно выступает команда уральских авиаработников. В ее составе А. С. Меньшиков, Ф. П. Шабанов, В. В. Хохлов, Н. П. Кульмяков, И. Ф. Кузьмичева.

На сегодняшний день у наших спортсменов одиннадцать с половиной очков и они отстают от лидеров всего на два очка. Если учесть, что команда шахматистов-авиаработников выступает впервые в ответственных соревнованиях, то это, бесспорно, большой успех наших спортсменов. У них есть реальные шансы войти в призовую тройку победителей.

А. МЕНЬШИКОВ,  
командир самолета АН-2,  
наш рабкор.

## Дружная двойка работает на «пятерку»

Скоростной лайнер ИЛ-18 легко оторвался от бетонки и ушел в небо, навстречу солнцу. Уютно расположились пассажиры в креслах. Бортпроводники Нина Шенькова и Роза Банник разносят «небесный» завтрак.

— Хорошо работают девушки, — замечает кто-то из пассажиров.

— С ними и лететь-то приятно, — добавляет другой...

Под самолетом проплывают города и поселки. Девушки рассказывают пассажирам «биографию» городов, отвечают на многочисленные вопросы.

В Симферополь, Адлер, Мин. Воды, Москву летают наши экипажи, в составе которых трудятся бортпроводницы Н. Шенькова и Р. Банник. И из каждого рейса девушки привозят домой дружеские пожелания благодарных пассажиров.

Нина Шенькова — старшая двойка. Она трудится в аэропорту четвертый год, носит почетное звание ударника коммунистического труда. А ее помощница — Роза Банник — комсомолка, борется за это звание.

Отлично трудятся девушки, умело обслуживают пассажиров. И хотя в их работе встречается немало трудностей, они их преодолевают. Так держатся! — хочется пожелать юным хозяйкам корабля.

В. ШАШКИНА,  
бортпроводник-инструктор  
летного коллектива  
Свердловского подразделения.



МНОГО лет работала Зинаида Андреевна

Редактор Р. ЛАПИКОВ.

НС36287. Заказ № 2567.

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