

**Н**А ИСХОДЕ III квартал шестого года семилетки. Подведены итоги в подразделениях нашего управления за 8 месяцев работы. Надо сказать, что данные по реализации производственного плана поступают в управление регулярно, а вот данных по ходу выполнения коллективных договоров в управлении почти нет.

На недавно состоявшемся заседании президиума Уральского территориального комитета профсоюза авиаработников было отмечено, что оперативный контроль за ходом выполнения коллективных договоров должным образом не налажен.

Как видно из сообщения начальника управления Н. А. Сидоренко, со своими обязательствами по коллективному договору в первом полугодии успешно справились четыре подразделения — Тюменское объединенное (командир тов. Тарелкин), 2-е Свердловское объединенное (командир тов. Волков), Янаульский аэропорт (начальник тов. Прокопович), СМУ-8 (начальник тов. Созинов). Отлично потрудились в нынешнем году летчики и техники авиации спецприменения. Годовой план авиационных работ к июлю был выполнен на 124 процента. К сожалению, наши ведущие подразделения — Свердловское объединенное (командир тов. Збыковский), Челябинское объединенное (командир тов. Осипов), Пермское объединенное (тов. Карнаух), реммастерские (начальник тов. Романчук) работали в I полугодии ниже своих возможностей.

**Н**ЕТ ни малейшего сомнения в том, что на результатах работы в этих подразделениях оказалась слабая связь командования с работой общественных организаций, в первую очередь, с профсоюзным активом. Еще очень редки случаи, когда местные комитеты, глубоко вникая в производство, принимают меры общественного воздействия к нарушителям трудовой дисциплины, к аварийщикам и бражникам. А командиры в свою очередь тоже иногда стараются административно там, где целесообразнее опираться на актив. Взять, к примеру, начальника реммастерских тов. Романчука. Для проверки хода выполнения коллективного договора он издал приказ, где поименно были перечислены члены специальной комиссии. А ведь такой проверкой обязаны заниматься постоянно действующие комиссии при местных комитетах.

Можно привести еще один пример, когда профсоюзные

организации не приняли всех мер для улучшения производственной деятельности в подразделениях. В ряде подразделений, в том числе в Свердловском объединенном, за 8 месяцев недовыполнен план по пассажирским перевозкам, что в свою очередь привело к недополучению доходов. Много раз поднимался вопрос о не-

пункт о его строительстве придется еще раз вписывать и ставить на голосование при обсуждении очередного коллективного договора.

До наивности неубедительно

трудно. Чтобы не пришлось тратить свое красноречие, как это довелось начальнику СМУ-8 тов. Созинову, на то, чтобы доказывать, насколько для предприятия оборудовать вентиляцию в столярном цехе. А ведь тот же тов. Созинов, не моргнув глазом, поставил в свое время подпись под документом, в котором такое мероприятие было записано черным по белому.

В разгаре вторая половина года, но время еще не упущено. Если местные комитеты в содружестве с командованием подразделений возьмут под неустанный контроль выполнение каждого пункта коллективных договоров, то можно еще много хозяйственного года встретить более оптимистическими показателями.

В. СИБИРЕВ.

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

## КОЛЛЕКТИВНЫЙ ДОГОВОР ОБЯЗЫВАЕТ

правильной практике бронирования билетов по заявкам с периферийных аэропортов, но до сих пор он не решен. В июне из аэропортов Свердловской области поступило 2500 заявок на бронь, горантство смогло удовлетворить лишь чуть больше половины, хотя кольцовские самолеты в ряде случаев уходили в рейс с неполной загрузкой. Кроме того, сама система бронирования — ответ на заявку дается не ранее чем через 3 дня после ее поступления — вряд ли устраивает пассажира.

**А**КАК обстоят дела с выполнением коллективных договоров в смысле требований, предъявленных к администрации подразделений аэропортов? Здесь красноречивее всего говорят цифры. В Пермь из 2900 рублей, отпущенных на мероприятия по охране труда и технике безопасности, израсходовано всего 130 рублей, или 4,5 процента; в Янаульском аэропорту освоено не более одной трети ассигнованных средств, в других подразделениях, как правило, чуть более половины. В результате в некоторых подразделениях производственный травматизм не только не уменьшился, но имеет тенденцию к росту. Это можно сказать про Тюменскую авиагруппу, 2-е Свердловское объединенное подразделение, реммастерские. В реммастерских из 10 пунктов по номенклатурным мероприятиям, предусмотренным колдоговором, полностью выполнено пока всего 3.

В Свердловском объединенном подразделении из 20 оргтехмероприятий выполнено 14. В Кольцово, таким образом, воду для стоянок 9—16 так и не подвели, инструмент для разделки кабеля также остался благим пожеланием на бумаге. Что касается обещанного помещения для дворников, обслуживающих перрон, то

называют руководители Свердловского объединенного подразделения причины, по которым не выполнено то или иное мероприятие. Электростанция на грузовом складе не установлена. Почему? Нет рабочей силы. Пылесос для ЛЭРМ не приобретен. Почему? Неизвестно.

И еще об одном следует сказать. Надо включать в договор не только действительно необходимые мероприятия, но и ре-



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

### КОМСОМОЛЬСКИЙ «АВИАТОР»

В августе в ЛЭРМ Кольцовского аэропорта избран новый состав бюро ВЛКСМ. Комсомольские активисты сразу же включились в общественную работу.

Вышел первый номер комсомольской стенной газеты «Авиатор». Организаторами ее являются инженер А. Амханицкий и студент Рижского института ГВФ А. Бочаров. Постоянно около «Авиатора» собираются авиаработники, с интересом знакомясь с опубликованными в газете материалами. Надеемся, что «Авиатор» будет выпускаться регулярно.

Секретарю комитета ВЛКСМ ЛЭРМ А. Амханицкому совместно с комсомольским бюро нужно возобновить работу клуба «Хочу все знать» и наладить выпуск стенной сатирической газеты «От винта».

№ 70 (1376).  
СРЕДА,  
9 СЕНТЯБРЯ  
1964 г.  
Год издания  
XXII



### Воздушные добытчики «белого золота»

Ответственные задачи возложены на авиаторов Узбекистана. Они должны обработать сотни тысяч га хлопчатника, внести вклад в своевременную уборку 3600 тысяч тонн «белого золота». Это будет хорошим подарком Родине в честь 40-летия Узбекской ССР и Компартии Узбекистана.

На помощь узбекским авиаторам 9 сентября с. г. вылетел сводный летный коллектив уральских авиаторов. Его возглавляет ветеран авиации спецприменения Тимофей Иванович Асабин, налетавший безаварийно почти два миллиона километров. «Боевым заместителем» у него — М. А. Сальманович, тоже ветеран сельскохозяйственной авиации. Организацию работ возглавляет также командир авиазвена В. П. Горин, замполит Н. А. Шкатула, инженеры В. А. Ирошников и В. П. Блинецов.

В Бухару вылетают десять экипажей АН-2 — представители из разных подразделений УрГУ ГВФ. Возглавляют их тт. Кондрашкин и Морозов (Свердловск), Куварзин и Хуснутдинов (Челябинск), Зайков и Юдин (Курган), Потеев и Романенко (Пермь), Куций и Катыбаев (Тюмень).

Примечательно, что в нынешнем году в Бухару летят и те авиаторы, которые в прошлом году успешно провели дефолиацию хлопчатника в этих районах. Почти по 4 тысячи гектаров обработали экипажи АН-2, возглавляемые пермским авиатором тов. Потеевым и курганским авиатором тов. Юдиным.

По всем «прогнозам» командования сводного коллектива, успеха летчики добьются значительного. В нынешнем сезоне уральским авиаторам предстоит обработать по плану 16 тысяч гектаров хлопчатника, а в прошлом году обработано лишь 14765 га — там же, в Бухарской области.

Л. ЕФИМОВ.

## По Аэрофлоту ПРИСТАНЬ КРЫЛАТЫХ КОРАБЛЕЙ



### По следам наших выступлений

#### «ЛОЖКА ДЕГТЯ»

Так называлась заметка, опубликованная в газете «Авиатор Урала» № 65 (1371) от 22 августа, о недостатках в работе столовой в Янаульском аэропорту. Начальник аэропорта тов. Прокопович и председатель местного комитета тов. Котырев сообщают:

Отмеченные недостатки устранены. Для содержания зала столовой в надлежащем санитарном состоянии и оказания помощи повару принят дополнительный работник. На кухне установлена электроплита. Специальная холодильная камера для хранения скоропортящихся продуктов будет установлена в ближайшее время. Местный комитет, со своей стороны, обязал председателя комиссии рабочего контроля тов. Мамедова и завмедпунктом тов. Воробьеву усилить контроль за санитарным состоянием столовой, качеством приготовления блюд.

В полдень 3 сентября торжественно открылись двери нового международного вокзала в аэропорту Шереметьево. Здание из алюминия и стекла огромно: длина — 200, ширина — 40 и высота — 11 метров. Внутри вокзала — строгие современные линии, широкие пролеты лестниц.

С одной стороны вокзала — широкая прямоугольная площадка, украшенная зеленью, флагами, оакоймленная деревьями. Это — автовокзал. Широкие, словно крылья самолетов, козырьки предохраняют пассажиров от дождя и снега. Рядом с основным зданием сейчас сооружается еще одно, очень оригинальное по форме. Оно напоминает конус, увенчанный диском диаметром почти 90 метров. Сюда, под огромный навес, смогут одновременно подруливать пять больших самолетов. Оба здания соединяются крытой галереей.



# Хочется похвалить, но...

Там, где рождается газовая магистраль — в поселке Игрим, группа людей с чемоданами и саквояжами с нетерпением ждала 27 августа попутного транспорта до Березово. Вся надежда была на вертолет МИ-4, который ежедневно, после доставки людей и грузов на Гыду и в другие населенные пункты, брал пассажиров по пути на базу.

Наконец над дощатым настилом площадки, сотрясая гулом винтов окрестность, долгожданный вертолет завис и совершил посадку.

Командир вертолета Витковский приступил к приему пассажиров на борт.

— Семь человек и не больше, — заявляет командир, хотя в запасе имелось еще три места.

— Больше семи человек взять не могу, — твердо заявляет Витковский, — на остальных местах нет привязных ремней. На нарушение не пойду.

Хотелось бы похвалить молодого командира за принципиальность и отличное знание правил, регламентирующих безопасность полетов, но мешает одно обстоятельство. Кто, собственно говоря, дал право летчикам и командирам Березовского объединенного коллектива допускать такое положение, когда из-за отсутствия привязных ремней на вертолетах теряется третья часть загрузки? Кроме того, приходится слышать в адрес Аэрофлота немало нареканий со стороны пассажиров, на глазах которых уходят в рейс полупустые машины. Неужели так трудно оборудовать места в вертолете ремнями, которые, кстати, в Березово имеются в достаточном количестве?

С. ВЛАДИМИРОВ.

# 6 Тюменской АВИАГРУППЕ

В ЗДАНИИ Тюменского аэропорта многолюдно. Пассажиры — в основном молодежь. У парней на отворотах пиджаков поблескивают вузовские ромбики. Это специалисты-нефтяники. Держатся они дружно, компанией, хотя познакомились только здесь, в аэропорту... За билетами очередь. Людской поток у касс не мелеет ни на минуту. Аэропорт кое-как поспевает отправлять пассажиров на Север.

Многие из молодых специалистов ждут самолета на Сургут. Сегодня им повезло: дополнительным рейсом уходит на Север ЛИ-2. Теперь эта трасса освоена тюменскими авиаторами. Еще бы! Ведь недра Сургута истину неисчерпаемы. Это

# НОВЫЙ ДЕНЬ СУРГУТА

золотой запас нашей Родины.

А спросите пассажиров: что они знают об этом городе? Вряд ли кто ответит. И неудивительно — настоящая биография его только начинается. А прежде?.. Маленький деревянный городишко на берегу Оби. Население — потомки казаков, покорителей этого края. А вокруг угрюмая, непроходимая тайга. В тайге, по берегам речек, приземистые деревянные юрты, жилища коренного населения — ханты.

Попасть в Сургут можно было лишь по Оби, летом на пароходе, а зимой на лошадях (а нынче туда курсируют многоместные двухмоторные самолеты). Построен Сургут князем Барятинским для «устрашения и умирения пегой орды». Так называли встарь местные племена. Был у Сургута даже собственный герб — изображение лисы на золотом поле. Это означало, что основное богатство края — дорогие меха.

Прошли годы. Может быть и остался бы Сургут еще надолго маленьким провинциальным городишком, если бы не геологи. Совсем недавно пришли эти парни в брезентовых куртках-штормовках, с руками, темными от машинного масла, и лицами, изъеденными комарами. Поднялись над тайгой буровые вышки, загремели взрывы. И вот уже всю страну облетела радостная весть — найдена нефть, колоссальные запасы нефти! Сургутское месторождение — одно из самых богатых в мире.

Самолет приближается к Оби. Широкой голубой лентой извивается река среди обширной поймы, а вокруг — бесконечные леса. Через не-

сколько минут ЛИ-2 приземляется. И перед пассажирами предстает «таежная столица» — Сургут. Маленький деревянный город, с шаткими дощатыми тротуарами и разбитыми колеями песчаных дорог.

Но город рождается заново. Его юные жители уже живут завтрашним днем, потому что сами строят свое будущее.

— Приезжайте сюда годика через два, — с улыбкой говорит начальник геологоразведочной экспедиции лауреат Ленинской премии Борис Власович Савельев, — не узнаете города. Не знаю, будет ли он и тогда называться Сургутом, но это будет совсем другой город. Каменный, многоэтажный, на триста тысяч жителей. В нем будут жить нефтяники.

— А где же они здесь будут работать? — удивились мы. — Ведь буровые далеко в тайге?

— Далеко? — усмехнулся Савельев. Расстояния нас не смущают. Уже и сегодня буровик встает себе утром потихонечку, завтракает и идет в аэропорт. А уже через двадцать минут он за семьдесят километров в тайге, на своем рабочем месте. Вертолет — хорошая машина!..

Без авиации здесь не обойтись. Десятки рейсов совершают в тайгу винтокрылые птицы: МИ-1, МИ-4 и новые гиганты МИ-6. Вместе с геологами и буровиками авиаторы строят новый Сургут. Это они дали Родине большую нефть. И если у нового города будет свой герб, то это будет буровая вышка на золотом поле. Сургут — край большой нефти — щедро дарит свои богатства!

Е. СЕМЕНОВ.

# Асфальт идет в наступление

Когда самолет ЛИ-2 шел на посадку, последние капли дождя, ударяясь о плоскости, еще срывались радужными брызгами с консолей, а взлетно-посадочная полоса Тюменского аэропорта рябила многочисленными лужами. Пассажиры с сожалением поглядывали на свою обувь, предчувствуя, что придется плавать в грязи, пока удастся выбраться на сухое место.

Однако на этот раз опасения пассажиров не подтвердились. Когда самолет, совершив посадку, вырулил к перрону, дверь открылась и перед пассажирами влажно сверкнула вымытая дождем асфальтовая гладь. Сойдя с трапа, люди сразу же оказались на твердой площадке.

Многое удалось сделать коллективу Тюменского аэропорта в благоустройстве своей территории. Только на перронной стоянке самолетов уложено 4 400 квадратных метров ас-

фальта. Заасфальтированы, кроме того, внутрипортная дорога, площадка перед складами. Здесь уложено около 4 000 квадратных метров твердого покрытия, не считая 750 погонных метров бордюрного бруса, обрамляющего дорожку и площадки.

По неполным данным, около 50 тысяч рублей израсходовано за последнее время на благоустройство аэропорта.

С каждым годом территория аэропорта все больше украшается зелеными насаждениями: только нынешней весной более 800 деревьев влились в многочисленную армию аэропортовых скверов и аллей. В результате от городского шоссе до аэропорта шумит листвою целая зеленая улица, по которой днем и ночью едут в аэропорт пассажиры, чтобы улететь во все края земли сибирской.

ководителей аэропорта. Ни начальник аэропорта, ни начальник отдела перевозок не позаботились о том, чтобы своевременно разобраться с фактами по жалобам и дать на них исчерпывающие ответы.

И. ШТЕЙНГАРД,  
руководитель «Комсомольского прожектора»  
2-го Свердловского  
объединенного  
подразделения.

## РЕЗУЛЬТАТЫ ХАЛАТНОСТИ

Самолету АН-2 № 35501 был произведен 100-часовой регламент. Однако, когда самолет был осмотрен, выявились следующие дефекты: слабо затянут болт полухомута выхлопного патрубка 8-го цилиндра, обрыв контровки хомута дюрита трубки замера давления бензина, слабая затяжка гайки крепления силового провода на СФ-3000 и ряд других. Авиатехникам Скунину, Семенову, Князькину, технику РЭСОС Закирову и технику по приборам Русиннову должно быть стыдно за брак в работе.

## Ни ответа, ни привета

За первое полугодие от пассажиров в Уктусском аэропорту поступило всего две жалобы, но и они остались без внимания со стороны ру-



## ПОДВИГИ ГЕРОЕВ! НЕ ЗАБУДЕМ!

8 сентября 1964 года исполнилось 50 лет со дня беспримерного по тому времени подвига П. Н. Нестерова. В воздушном бою выдающийся русский летчик впервые в мире применил таранный удар, уничтожив самолет противника. Отважный сын России в этом бою погиб. Его подвиг во время Великой Отечественной войны повторили многие советские асы.

Отважного летчика народ не забыл. Его именем назван город, вблизи которого он погиб. На месте свершения подвига у села Воля Высоцкая Львовской области установлен обелиск, в колхозе имени Нестерова — бюст героя.

На снимке: обелиск в память подвига летчика П. Н. Нестерова.



## ПРОЖЕКТОР

### Нужны стеллажи

При обслуживании транзитных самолетов в Уктусском аэропорту технический состав испытывает значительные неудобства в связи с тем, что инструмент хранится в разных местах. На наш взгляд, стеллажи для хранения наиболее ходового инструмента можно и нужно изготовить и разместить в техдомике на перроне. Руководители аэропорта пока не проявляют интереса к сигналам «прожектористов».

## Нам пишут

### Неуловимый Альбетов

Ну и дотошный народ нынче пошел! Чуть что — сразу жаловаться.

Взять хотя бы случай со вторым пилотом Борисом Альбетовым. Одолжил парень два года назад у работника столовой Тазовского аэропорта Л. Балабановой 65 рублей. Раз взял — значит нужно. Так нет, пишут любители красного словца повсюду жалобы, что-де Альбетов такой, сякой. А может быть, славному соколу некогда, или он забыл? Об этом никто и думать не хочет.

Слава богу, у Бориса Альбетова характер хороший. Летает себе с места на место и в ус не дует.

Н. ПЕТРОВ.



Свердловск, 20,  
аэропорт Уктус.  
Б2-05-21, доб. 1-96.

Редактор Р. Н. ЛАПИКОВ.

НС 36803 Заказ № 4742

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