

# НА ВСТРЕЧУ ОСЕННЕ-ЗИМНЕЙ НАВИГАЦИИ

Уральские авиароботники повсеместно ведут широкую подготовку к работе в осенне-зимних условиях. Это и понятно: пора сложных метеоусловий уже

## ВЫСОКАЯ ОРГАНИЗОВАННОСТЬ —

## ЗАЛОГ БЕЗАВАРИЙНОЙ РАБОТЫ

подошла. Это в первую очередь коснулось подразделений и аэропортов, расположенных в северных районах Урала. Особое внимание в подготовительных мероприятиях уделяется обеспечению высокого уровня безопасности полетов.

Вопросам организации безаварийной летной работы в осенне-зимних условиях и было посвящено совещание командно-руководящего состава Уральского управления Гражданской авиации, состоявшееся на днях в Кольцовском гарнизоне. Из сообщений, с которыми выступили начальник управления Н. А. Сидоренко, начальник ЛШО Н. П. Широков, заместитель командира Тюменской авиагруппы по летной службе В. М. Кулешов, командир летного подразделения И. В. Донцов и другие, очевидно, что сделано в подготовке к осенне-зимней навигации уже многое. Однако участники совещания более полно и подробно останавливались на недостатках.

Старший пилот-инспектор по безопасности полетов В. С. Замятин подверг критике некоторые неполадки во втором Свердловском объединенном подразделении.

— Слабо используются, — отмечает В. С. Замятин, — естественные условия для тренировок летного состава. В связи с этим многие летчики запызаывают с подтверждением минимума погоды. Летные командиры в этом подразделении, в частности тов. Рощин, не показывают необходимого примера, допускают в летной работе грубые нарушения. Увеличение налетом часов командным составом в подразделении привело к тому, что некогда командирам заниматься претворением в жизнь организационных указаний. Учет тренировок должным образом поставлен только в коллективе, где командиром тов. Савичев.

Особенностям работы в нынешних осенне-зимних условиях посвятил свое выступление заместитель командира Тюменской авиагруппы В. М. Кулешов. Для перевозки на Север на тюменских самолетах и вертолетах планируется такое количество продовольствия,

которое превышает прошлогодние заявки в 2,5 раза. Перевозка рыбы возрастет в 1,5 раза. Таким образом растущая интенсивность полетов потребует от летчиков, работников ИАС и других специалистов небывалого напряжения в работе по обеспечению безопасности полетов.



— С безопасностью полетов, — заявил тов. Кулешов, — не все еще благополучно в Тюменской авиагруппе, особенно в самолетном подразделении, где командиром тов. Тишин.

Кстати, по данным за 8 месяцев — это самое неблагополучное подразделение в Уральском управлении. Следует особо отметить, что происшествий здесь произошло по причинам, которые не устраняются из года в год. Лучше с подготовкой личного состава к работе в осенне-зимних условиях в Свердловском объединенном подразделении (командир объединенного подразделения П. П. Збыковский, командир летного подразделения И. В. Донцов, заместитель по политчасти А. Н. Кобелев).

В результате высокой организованности в подразделении отработано в сложных условиях более 75 процентов летно-подъемного состава. Устранены недостатки, отмеченные в актах комиссий, проверивших подразделение. Семинары состава проводятся регулярно, предметно, с разбором конкретных нарушений, допущавшихся в летной практике.

Летных происшествий в подразделении не было длительное время, но это не дает повода для самоуспокоенности, т. к. за 8 месяцев 1964 года было допущено 11 предпосылок. Командование подразделения, общественные организации в настоящее время работают по устранению причин, которые

привели к упомянутым предпосылкам.

На уральских трассах уже получил постоянную прописку самолет АН-24. Но не все начальники аэропортов понимают, насколько важно обеспечить для этого самолета надлежащее состояние взлетно-посадочных полос и наличие необходимых радиотехнических средств посадки.

Надо сказать, что подготовка к зиме в наших северных подразделениях, таких как Салехардское, Березовское и ряде других идет в нынешнем году более интенсивно. По заявлениям командира Салехардского подразделения П. М. Ерохина, командира березовских авиароботников И. И. Халимова можно считать, что эти подразделения в основном обеспечены достаточным количеством горючего. В базовых аэропортах подразделений построены новые агрегатные, помещения для жилья экипажей, достраиваются другие объекты.

Подводя итоги совещания, начальник управления Н. А. Сидоренко еще раз обратил внимание командиров на те первоочередные задачи, от решения которых зависит успех работы в осенне-зимних условиях.

В. СИБИРЕВ.

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!



ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРОБОТНИКОВ

## НА ПРЕДОКТЯБРЬСКОЙ ВАХТЕ

Уральские авиароботники готовятся достойно встретить 47-ю годовщину Октября. С каждым днем растет их трудовой энтузиазм. Об этом красноречиво говорят цифры.

По предварительным данным за сентябрь Уральское управление перевыполнило план по пассажирским, почтовым и грузовым перевозкам. Перевезено 158 147 пассажиров, почты — 670 тонн, груза — 5 544 тонны.

Особенно хорошо потрудились в сентябре Пермское, Курганское и Тюменское подразделения. Авиароботникам других наших коллективов следует брать пример с передовых, активнее включаться в предоктябрьское соревнование.

## Заслужил благодарность земледельцев

Вертолетчик второго Свердловского подразделения Геннадий Владимирович Кинев хорошо потрудился в Горнощитском совхозе на отправке овощей. Вместе с земледельцами авиатор бо-

ролся за досрочную сдачу овощей в хранилища.

Работники совхоза ходатайствовали перед командованием подразделения об объявлении вертолетчику Г. И. Киневу благодарности.

## ХОЛОДНОЕ ОТНОШЕНИЕ К ТЕПЛУ

Холодом повеяло от осеннего неба. Вот-вот над землей закружатся «белые мухи». Казалось бы, скорый приход зимы должен заставить многих руководителей автотранспортных коллективов заранее побеспокоиться о готовности техники. Но, к сожалению, дела обстоят далеко не так...

В автобазе Кольцовского аэропорта, например, до сих пор не готов к эксплуатации в зимних условиях автомобиль ЗАЗ-51, предназначенный для работы с централизованной заправкой. Очень тревожный сигнал!

Мало того, здесь не решена и одна из основных задач, а именно, не подготовлено (и не готовятся!) оборудование для подогрева горячим воздухом автомашин, находящихся на обслуживании самолето-моторного парка. Увы! Это почему-то не беспокоит ни начальника автобазы тов. Пакулина, ни начальника БАО тов. Чибисова. К слову укажем, что этот вопрос неплохо поставлен в автобазе Тюменского аэропорта.

Почему же кольцовские автобазовцы не берут пример у своих тюменских коллег?

Хорошую инициативу проявили работники автобазы Магнитогорского аэропорта. Своими силами они готовят средства обогрева автотранспорта горячим воздухом. То же самое думают сделать и челябинцы.

Правда, в Кольцовском аэропорту есть и некоторые успехи в подготовке техники к зиме. Благодаря усилиям начальника аэропорта тов. Шмальца начато техническое обслуживание спецоборудования тепловых машин. Но это, разумеется, не дает права кольцовцам почитать на лаврах, успокаиваться на достигнутом. Основные работы пока не сделаны, хотя все они предусмотрены планом управления по подготовке к осенне-зимней навигации.

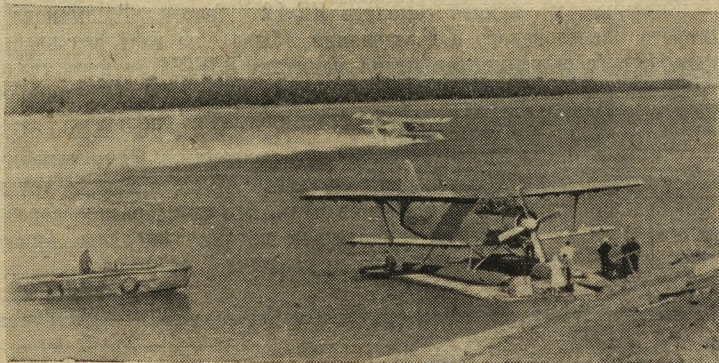
Не блещет в этом отношении и автобаза Челябинского аэропорта. Здесь также нет красок для покраски машин, медленно готовят-

ся к эксплуатации в зимних условиях тепловые машины. И, наконец, автобазовцы Челябинска преподнесли сюрприз: вывели из строя два пусковых агрегата для запуска самолетов ИЛ-18. Инженеру автобазы тов. Воложенину следует более строго следить за эксплуатацией вверенной ему техники. Иначе трудно придется зимой обслуживать самолеты — не хватит наземных средств.

И последнее. И в кольцовской и в челябинской автобазе отсутствуют краски для транспорта. А что думает по этому вопросу начальник ОМС управления тов. Курд? Как видно, он не собирается красить из-за отсутствия этих красок. А жаль. Это не мелочь! Из таких «мелочей» может сорваться своевременная подготовка автотранспорта к эксплуатации в осенне-зимних условиях.

В. УДИЛОВ, старший инженер по механизации и автотранспорту Уральского управления.

## ФОТОИНФОРМАЦИЯ



Заканчивается навигация на акваториях. Гидросамолет АН-2 прибыл из последнего рейса. Скоро он будет «перелететь» на колеса, а, возможно, и сразу на лыжи.

Фото Б. Захарова.

## ПАРТГОСКОНТРОЛЬ В ДЕЙСТВИИ

## НЕПРОИЗВОДИТЕЛЬНЫМ РАСХОДАМ — ЗАСЛОН!

Пост содействия партгосконтролю при Уральском управлении в ходе подготовки к зиме и с целью сокращения непроизводительных затрат при проведении летных проверок курсоглиссидных радиомаяков ходатайствовал перед министерством об изменении установленного порядка проверки. Дальность действия

радиомаяков предлагалось производить с использованием рейсовых самолетов. На днях получен положительный ответ.

В результате только при летной проверке одного комплекта курсоглиссидных радиомаяков экономится более 3 летных часов на самолете ЛИ-2.

Предложенный порядок проверки был опробован в Кольцовском аэропорту, объективность и качество проверки — на высоком уровне.

П. ПРИХОДЬКО, руководитель поста содействия партгосконтролю при УрТУ МГА.





Хорошо клюет на Сосье!

Командир звена из Березовского подразделения Сергей Рязанов страстный любитель рыболов. Наш фотокорреспондент запечатлел рыбака в самый торжественный момент, когда на леске, блестя чешуей, покачивался очередной «трофей».

Фото пилота В. Завьялова.



№ 9

Сентябрьский номер авиационного журнала знакомит читателей с материалами пресс-конференции, состоявшейся в одном из просторных залов столичного аэропорта Внуково-2. Министр гражданской авиации Е. Ф. Логинов, выступая перед представителями общественности и печати, привел несколько цифр, характеризующих рост авиационных перевозок в стране.

«Будущее рождается здесь» — так озаглавлен фоторассказ о людях и делах предприятия коммунистического труда. С этим материалом стоит поближе познакомиться и маякам-уральцам, а также коллективам, борющимся за коммунистическое звание.

Обращает на себя внимание заголовок «Поиски. Находки. Потери». Специальный корреспондент «Гражданской авиации» Н. Клавин пишет о жизни и работе одного из летных подразделений Узбекского управления ТА. Особое внимание он уделяет вопросам воспитания у личного состава коммунистического отношения к труду, приводит яркие примеры из жизни авиаторов.

Культуре обслуживания пассажиров посвящено несколько корреспонденций и информации, объединенных рубрикой «За высокую культуру обслуживания». В них рассказывается об опыте работы ленинградских и украинских авиарботников, что должно заинтересовать наших перевозчиков, сотрудников горгаентства.

«Каждому летчику — отличную выучку» — под такой шапкой журнал публикует выступления командира подразделения реактивных самолетов И. Караманова и заместителя командира по политической части М. Дмитриенко. Приковывают внимание подзаголовки материала: «Всепогодным самолетам — всепогодных летчиков», «Если случилась предпосылка» и другие.

Освоение предусмотренного объема работ, — пишет тов. Назаров, — немисливо без укрепления материально-технической базы сельскохозяйственной авиации. В ближайшее пятилетие основным сельскохозяйственным самолетом останется АН-2.

Кроме того, в журнале опубликовано большое число корреспонденций и информации, рассказывающих о многогранной жизни многотысячного коллектива Аэрофлота.

ОНИ ПОЕДУТ НА СЛЕТ

ДОВОРОГО ПУТИ!

Володя — так называют в коллективе ремонтного предприятия рентгеносьемщика В. И. Антипова. Что ж, это, пожалуй, очень хорошо, когда в отношениях людей, связанных, на первый взгляд, лишь интересами производства, появляются и крепнут теплота и сердечность.

Владимир Антипов работает на предприятии одиннадцатый год, а ему еще нет и тридцати. Подростком он начал овладевать сложным мастерством слесаря. Его трудовая биография не прервалась и с уходом в армию. Военную службу Владимир прошел на кораблях Черноморского флота в качестве машиниста. И здесь его руки продолжали

обретать те же навыки власти над сложной техникой, он провел годы службы в той же атмосфере машин. Вернувшись из армии, без раздумья пришел обратно в цех, на свое рабочее место. Кроме того, решил Владимир учиться. Два года назад ему вручили аттестат зрелости, с этого же времени он перешел работать к Василию Ивановичу Ситникову, опытному рентгеносьемщику, в напарники.

Огромные нагрузки приходится испытывать самым не приметным деталям двигателя. Малейшая трещина, коррозия, невыявленная своевременно, в полете может привести к трагическим последствиям. Вот почему так тщательно

просматривает Владимир каждую рентгенограмму клапанов, подшипников.

Иначе и быть не может, ведь в 1962 году Владимиру Антипову присвоено звание ударника коммунистического труда. А звание это обязывает ко многому.

Говоря о ближайших планах на будущее, Владимир рассказал, что поступил нынче на подготовительный курс в один из свердловских вузов.

Если в воскресенье в тополиной аллее вы встретите молодого белокурого челове-

на, гуляющего с двумя малышами — дочкой и сыном, то это и есть Володя Антипов. Пожелайте ему доброго пути на слет разведчиков будущего в Москву.

С. ВЛАДИМИРОВ.



ВЫСОКОЕ ДОВЕРИЕ

В коллективе второго Свердловского подразделения командира самолета АН-2 Бориса Ивановича Косых знают многие. Здесь он работает более пяти лет после окончания Сасовского летного училища гражданской авиации.

Начал Борис летать вторым пилотом, а спустя три года самостоятельно стал пилотировать зеленокрылый всевозможный. Выполнил разные задания: возил пассажиров, доставлял рыбу с озер в Тюменской области.

День за днем росло мастерство пилота. Здесь, в коллективе, он вырос до летчика третьего класса, налетал безаварийно свыше 4000 часов. А в прошлом году грудь авиатора украсил знак за налет 500 000 километров.

Выходец из рабочей семьи — отец его был горняком — Борис Иванович продолжает добрые традиции: трудится так, как диктует долг авиатора. За отличные производственные успехи и высокое летное мастерство ему в прошлом году присвоено почетное звание ударника коммунистического труда.

Коллектив подразделения оказал ему высокое доверие — посылает на слет маяков Аэрофлота. Нет сомнения, что командир самолета АН-2 Б. И. Косых оправдает его.

Л. ЕФИМОВ.

Еще одно имя героя-летчика

ПОДВИГИ ГЕРОЕВ НЕ ЗАБУДЕМ!

ИЗ БЕЛОРУССИИ в Оренбург пришло письмо сапера капитана М. Павловского. Он рассказал, что, проверяя территорию Витебского района, бойцы М. Кордюков и В. Снегирев натолкнулись на обломки самолета. При дальнейших раскопках в глубоком котловане воины обнаружили мотор самолета, затем нашли карту, маршрутный лист летчика, партийный билет, кусок истлевшей гимнастерки с орденами Отечественной войны и Красной Звезды.

Жители ближайшей деревни напомнили саперам о крупных воздушных боях, которые шли здесь летом 1944 года. Стремясь помочь своим наземным войскам удержать Витебск, фашисты направили сюда много самолетов.

Очевидцы помнят, как однажды советские истребители смело ринулись навстречу немецким бомбардировщикам и, несмотря на превосходящие силы противника, завязали воздушный бой. Несколько стервятников рухнуло на землю. Один наш самолет был сбит.

Кто управлял им? По найденным через двадцать лет истлевшим документам установить это не удалось. Но на ордене Красной Звезды сохранился номер — 24752. Удалось установить, что этим орденом был награжден уроженец Оренбуржья подполковник Самохвалов Иван Ананьевич — командир 172-го авиационного истребительного полка.

Через работников архива кор-

респондент ТАСС нашел в Оренбурге дом, в котором во время войны жила семья летчика Самохвалова. Проживающая здесь же Анастасия Яковлевна Семина рассказала, как дружили ее сын Володя и сын Александры Васильевны Самохваловой Юрий. Соседи по двору хорошо помнят, как летчик-подполковник приезжал сюда на короткую побывку. Это было незадолго перед схватками в небе Белоруссии. Вскоре от него перестали приходиться письма, и затем было получено печальное известие: «Не вернулся с задания».

После войны семья уехала из Оренбурга. По просьбе саперов гвардейской части поиски материалов о смелом летчике продолжаются.

В. Н. Махнов

После тяжелой и продолжительной болезни скончался Василий Нестерович Махнов, начальник отдела перевозок второго Свердловского подразделения. Работая в коллективе подразделения, В. Н. Махнов зарекомендовал себя хорошим и отзывчивым тружеником и товарищем. Он умело сочетал в себе качества производственника и общественника, награжден орденом «Знак почта» и медалями.

В. Н. Махнов неоднократно избирался в партийное бюро и являлся его членом до последних дней жизни.

Коллектив подразделения выражает глубокое соболезнование семье и родственникам покойного.

Группа товарищей.



Анна Петровна Захарова работает преподавателем одного из пермских вузов.

«Мне часто приходится летать, — рассказала она нашему корреспонденту. — Однако сегодня я впервые совершу воздушное путешествие на комфортабельном самолете АН-24. Думаю, что выражу мнение многих пермяков, если поблагодарю работников Пермского аэропорта за заботу и внимание, с которыми встречают здесь пассажиров».

Фото Б. Захарова.

«Космический» рапорт принял пилот

Задание у пилота самолета ЯБ-12 Георгия Бушманова из второго Свердловского подразделения было на этот раз необычным, сугубо земным: как члена комитета ВЛКСМ летного коллектива его пригласили в свердловскую школу № 107 пионеры. Пригласили, чтобы сдать свой «космический» рапорт.

Каждая пионерская дружина, как условились сами школьники, «летит» к выбранной ими планете: Луне, Марсу и другим. Чем больше баллов — тем короче путь. Это своеобразное соревнование. О своих победах и рапортовали летчику пионеры. Авиатор доволен: растет достойная смена крылатых.

В. ФЕДОРОВ.



Свердловск, 20,

Редактор Р. Н. ЛАПИКОВ.

аэропорт Уктус.

НС 16618.

Заказ № 5154.

Б2-05-21, доб. 1-96.

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