



# Авиатор Урала

№ 86 (1392).  
СРЕДА,  
11 НОЯБРЯ  
1964 г.  
Год издания  
XXII

ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА УРАЛЬСКОГО  
УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ И ТЕРКОМА  
ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

НИНА ИОСИФОВНА ШАВРИНА — МЕДИК, ОДНАКО ЕЕ ХОРОШО ЗНАЮТ АВИАРАБОТНИКИ ТЮМЕНСКОГО ГАРНИЗОНА. ВОТ УЖЕ 25 ЛЕТ РАБОТАЕТ ОНА МЕДСЕСТРОЙ В АЭРОПОРТУ. ЗА ЧЕСТНЫЙ, ДОБРОСОВЕСТНЫЙ ТРУД Н. И. ШАВРИНА НЕОДНОКРАТНО ОТМЕЧАЛАСЬ В ПРИКАЗАХ, ИМЕЕТ РЯД БЛАГОДАРНОСТЕЙ.

ДРУЗЬЯ ПО РАБОТЕ ТЕПЛО ПОЗДРАВИЛИ СТАРЕЙШЕГО РАБОТНИКА С ТРУДОВЫМ ЮБИЛЕЕМ. В КАНУН ПРАЗДНИКА ЕЙ ВРУЧЕН ПАМЯТНЫЙ ПОДАРОК.

Обслуживанию пассажиров — высокую культуру

Начальника аэропорта Вая Виктора Ивановича Завьялова знают многие авиаторы. Тепло пишет о нем авиатехник Нырбского аэропорта наш рабкор Виктор Тепляков. Его материал читайте на второй странице сегодняшнего номера.

В несколько строк  
об интересном

## Экипаж Полтавского — участник ВДНХ

Недавно Центральный Комитет КПСС и Совет Министров СССР поздравили курганских хлеборобов с замечательной трудовой победой: в закрома Родины они засыпали 80,2 миллиона пудов зерна, на 198 тысяч пудов больше установленного плана. Основной продовольственной культуры — пшеницы — продано 71,6 миллиона пудов.

В эту победу земледельцев большой вклад внесли крылатые механизаторы Курганского подразделения. Среди них особых успехов достиг экипаж самолета АН-2 в составе командира В. Т. Полтавского, второго пилота В. Н. Гужевникова и авиатехника М. А. Созыкина. Эти авиаторы удостоились высокого права быть участниками Выставки достижений народного хозяйства СССР.

В. ЗОНОВ,  
инженер по спецприменениям  
Уральского управления.

Над суровой северной тайгой спешит зеленокрылый АН-2. Самолет торопится в отдаленный поселок: там тяжело заболел человек, ему нужна срочная медицинская помощь. Через час с небольшим самолет приземляется — помощь подоспела вовремя, человек будет жить!

Таких рейсов немало на счету командира самолета АН-2 Бориса Евгеньевича Андреева. Четверть века трудится в гражданской авиации авиатор. За это время он налетал без замечаний 16 500 часов. Добросовестный труд летчика отмечен рядом наград и поощрений.

Геологи и изыскатели, у кото-

## Они вступили в партию

На днях во втором Свердловском подразделении состоялось партийное собрание. На нем коммунисты обсудили ряд производственных вопросов, наметили план мероприятий по политическому воспитанию авиарботников и дальнейшему росту производства.

Коммунисты коллектива приняли кандидатом в члены КПСС командира самолета АН-2 И. Дедухина и в члены КПСС командира самолета АН-2 Г. Конобеева.

Партийным вожаком во втором Свердловском подразделении избран опытный авиатор командир звена самолетов ЯК-12 Владимир Захарович Белоносов.

## КОГДА НЕТ ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ...

С 19 по 20 октября Кольцовский аэропорт был закрыт по метеоусловиям. За сутки несколько рейсов прошли аэропорт транзитом, а основная масса самолетов ожидала открытия «воздушных ворот» Свердловска.

Казалось бы, что в сложившейся обстановке служба движения должна установить каждому самолету точное время прибытия и вылета с таким расчетом, чтобы остальные службы аэропорта могли обслужить все рейсы своевременно и в полном объеме. К сожалению, этого не случилось...

20 октября заступила на дежурство смена № 3 отдела перевозок. В рабочее время она обслужила более сорока самолетов, из них 25 транзитных. Причем, авиарботники более 70 раз должны были подойти или подъехать к самолетам. Это делалось с интервалом в 5—6 минут. С такой частотой обслуживания физически справиться было не под силу не только им, но и работникам ЛЭРМ и ГСМ.

В отделе перевозок объявили аврал. Все силы были брошены на прорыв. Багажные кладовщики без носильщиков загружали, разгружали и выдавали багаж пассажирам, дежурные по регистрации помимо своих обязанностей принимали багаж и провожали пассажиров на самолеты. Все трудились с полной отдачей сил.

## Крылатый ветеран

рых он частый гость, люди, которым он помог быстро вылечиться от болезни, — все они сердечно благодарны Борису Евгеньевичу за душевную теплоту и бескорыстную помощь. Большой авторитет заслужил летчик Б. Е. Андреев в коллективе Тю-

менского подразделения, многим

диспетчер по транзиту тов. Малахова и дежурная по аэровокзалу тов. Мантурович встречали и провожали пассажиров, а переводчик тов. Мызников трудился в должности диспетчера по транзиту.

Начальник аэровокзала тов. Крылова занималась оформлением авиабилетов, дежурный по регистрации тов. Насонов загружал и разгружал багаж, а начальник смены тов. Матюсович подгонял к самолетам трапы, занимался погрузкой багажа. Вместо того, чтобы руководить сменой, тов. Матюсович вынужден был работать носильщиком.

Но даже и такая расстановка сил не ликвидировала прорыва: некоторые рейсы задержались. А на рейсе № 20 вообще не оказалось трапа и пассажиры в течение 20 минут не могли выбраться из самолета.

Диспетчер АДП разрешал производить посадку пассажиров. А когда перевозчики подвозили их к самолетам, то они оказывались неприготовленными. Пассажиров снова провожали в аэровокзал.

Эта несогласованность между диспетчером АДП и дежурным аэропорта приводила к тому, что на один и тот же рейс пассажиров сопровождали дважды. В результате — излишняя нервотрепка и, как следствие, — жалобы, нарекания в адрес Аэрофлота.

О какой культуре могла идти речь в этой обстановке?

Не выполнялось элементарное. В итоге — по вине отдела перевозок три самолета были задержаны, а пять вылетели в резервное время.

В этот день на складе находилось 90 тонн груза. Однако на транзитные самолеты не погрузили ни одного килограмма — они улетели недогруженными.

Кроме того, по той причине, что пассажиров сопровождали на самолеты не вполне квалифицированные люди, могли быть и «казусы». Москвичи могли улететь в Новосибирск и наоборот.

Турбореактивные и поршневые самолеты свободно подруливали к перрону и уходили на старт, не обеспечивая полной безопасности пассажирам и авиарботникам. Контроль в этой обстановке был явно недостаточным.

У работников отдела перевозок возникает вопрос: кому нужно такое «руководство» со стороны движенцев? Почему не согласовываются графики воздушного движения со всеми службами?

Коллектив движенцев уком-

плектован грамотными специалистами. Они в состоянии обеспечить интервалы между взлетами и посадками, чего не могут сделать другие службы, а особенно перевозчики. Думается, эту проблему пора давно решить.

И последнее. Через Кольцовский аэропорт проходят рейсы 927—928. Рейсы эти почтовые — обменные. Стоянка у них превышает час. Почты в Свердловске прибывает до 3 000 кг, а от нас грузят 2 000 кг. Вся почта сдается и принимается на самолете работниками отдела перевозок. Осматривается каждый мешок и посылка. Естественно, это приводит к задержке рейсов и они относятся за счет перевозчиков.

На наш взгляд, пора изменить расписание с тем, чтобы приемо-сдаточные операции на этих рейсах соответствовали времени стоянок.

Члены поста содействия партгосконтролю: Н. А. БГАШЕВ, диспетчер по центровке; О. Ф. КОСТРЕНКО, дежурная по встрече пассажиров.

## ДОСАДНЫЕ МЕЛОЧИ

Основное в нашей работе — культурно и своевременно обслужить пассажиров. Это хорошо понимают все работники службы перевозок. Но есть вопросы, которые не зависят от нас.

Мне, как руководителю службы, нужна постоянная связь с городом. Ведь многие вопросы, связанные с авиаперевозками, мы решаем совместно с нашей клиентурой — различными предприятиями. Но, к сожалению, до сих пор мы никак не можем решить этой проблемы: связь не налажена. Вот вам и оперативность.

Второй вопрос, давно наболелый. К 1 октября нас обещали порадовать — сдать в эксплуатацию цех бортового питания. Но, как видно, работники СМУ-8 не торопятся, забыли свои слова. Месяц заканчивается, а воз и ныне там. И неизвестно, когда его сдадут. То же самое и с рестораном. Он мешает нашей работе, но вопрос о его переводе из аэровокзала до сих пор не решен. Думается, что для обслуживания пассажиров было бы достаточным одного кафе «Лайнер».

Е. ФЕДОСЫН,  
начальник отдела  
перевозок Кольцовского аэропорта.

В СЕ дальше на Север прокладывает себе дорогу флагман местных воздушных линий самолет АН-24. Недавно крылатый гость впервые побывал в Салехардском аэропорту. Жители города, авиарботники с большим интересом познакомились с новой замечательной машиной конструктора Антонова. Недалеко то время, когда крылатый лайнер заменит на северных трассах поршневые самолеты. Наш внештатный корреспондент Борис Захаров сфотографировал встречу нового самолета в Тобольском аэропорту.



# Вскоре, когда ты нужен людям

**В** ДОЛИНЕ между гор, на берегу уральской красавицы Вишеры, расположился поселок лесозаготовителей Вая. Это одна из отдаленных точек местных воздушных линий Пермского подразделения. Здесь во время одной из командировок я познакомился с начальником аэропорта Виктором Ивановичем Завьяловым...

Каждый день В. И. Завьялов встречает и провожает самолеты, оформляет документы на рейсы, поддерживает связь. Виктор еще очень молод, но своей активностью в работе, способностью зажечь в людях живой огонек, умом и чутким отношением сумел завоевать авторитет и уважение товарищей.

После демобилизации из армии В. И. Завьялов, пройдя необходимую подготовку, был направлен на должность начальника аэропорта. Без колебаний поехал он в Вая, в этот глухой уголок Пермской области у западных предгорий Урала. И вот работает здесь уже третий год.

обрадовало его. Летное поле было небольшим, березняк мешал безопасности полетов. Да и сами полеты производились в основном зимой и то нерегулярно. Летом жизнь аэропорта, если так его можно было назвать, замирала: летное поле из-за глубокой канавы посередине становилось совершенно непригодным для приема самолетов. Местные строительные организации мало интересовались перестройкой аэродрома. Поначалу Виктору пришлось обивать пороги кабинетов руководителей леспрохоза и СМУ, убеждая их в необходимости скорейшего ввода в действие летного поля в летний период. Благодаря своей настойчивости и умению организовать людей он вскоре нашел полную поддержку и содействие со стороны руководителей леспрохоза, партийной, комсомольской организаций.

Сам Виктор с утра до позднего вечера пропадал на летном поле, руководил работой самосвалов и бульдозеров,

ные дни, в свободное от работы время все выходили на поле и дружно брались за дело. Угрожающие безопасности полетов деревья были срублены. Бульдозерами и грейдерами выравнили

ного контроля Вайского леспрохоза, является народным заседателем и редактором поселкового радиовещания. Коммунист Завьялов хорошо понимает, что без знаний невозможно правиль-



ПАССАЖИРЫ ГОТОВЫ В РЕЙС.

и значительно расширили летное поле, а канаву засыпали гравием. Теперь и летом на аэродроме могли приземляться самолеты.

Главное было сделано. Открылись регулярные рейсы между Ваяй и областным центром — Пермью. Жизнь аэропорта не затихала теперь круглый год. А сейчас для воздушных путешественников строится новое здание аэровокзала. Здесь будут просторная, светлая пассажирская комната, билетная касса, камера хранения, служебные помещения и т. п. Несомненно, увеличится и число пассажиров. Результаты работы аэропорта заметно улучшились. Несмотря на плохие погодные условия, годовой план по доходам Вайским аэропортом перевыполнен еще 15 октября.

Помимо своих прямых обязанностей Виктор занимается еще и большим общественным делом. Он состоит в комиссии партийно-государствен-

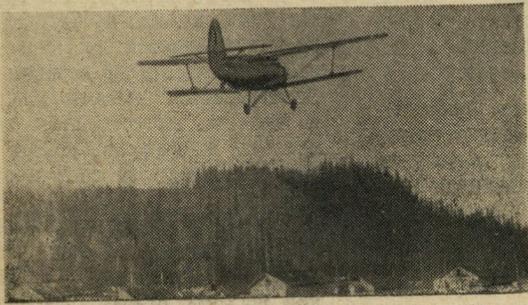
но руководить работой аэропорта. Виктор постоянно учится. У него, как, пожалуй, и у всех, стремящихся к знаниям, есть своя заветная мечта: он хочет посвятить себя деятельности юриста.

В этом году В. И. Завьялов поступил на первый курс юридического факультета Пермского государственного университета. Теперь студента-заочника можно часто видеть за книгой. Быстро летит за делом время, не успеешь оглянуться, а тут и зимняя сессия подойдет. Но можно быть уверенным, что Виктор хорошо сдаст этот экзамен и непременно осуществит свою мечту.

Труд Виктора — почетный, нужный людям. А когда понимаешь это — и трудности все по плечу.

**В. ТЕПЛЯКОВ,**  
авиатехник  
Ныробского  
аэропорта.

Аэропорт Вая.



КУРС — НА ПЕРМЬ.

Когда зимой 1962 года распределял людей на местах. Активное участие в переустройстве аэродрома приняла молодежь поселка. В воскрес-

# ВРЕМЯ НЕ ЖДЕТ

Перед командованием учебного подразделения, командирами эксплуатационных коллективов сейчас стоит ответственная задача: четко спланировать учебные занятия авиарботников Уральского управления на 1965 год. Следует отметить, что до сих пор планы, составленные на учебный год, выполнялись из рук вон плохо. В этом году сорвано три сбора работников отделов перевозок, пять сборов технического состава, сбор экипажей самолетов ЛИ-2 и т. д. Вместе с тем было введено несколько дополнительных сборов. Эти изменения в работе учебного подразделения говорят о неправильном планировании и слабом контроле за исполнением планов.

Как правило, составление плана заканчивается тем, что на основании заявок подразделений разрабатывается план работы учебного подразделения. Затем учебный план согласовывается с отделами управления и утверждается начальником управления. За исполнение плана никто не несет никакой ответственности. В результате сборы срываются, переносятся. Самое возмутительное, что находятся люди, которые прикрывают все это архиреволюционной фразой: «план не догма, он по ходу корректируется». Вникать же в суть каждого изменения никто не желает.

Получается заколдованный круг, при котором даже не с кого спросить. Командир учебного подразделения не виноват: на сбор не прислали людей командиры подразделений. С командования производственных подразделений тоже не спросишь: им не предписано количество специалистов, которых необходимо направить на тот или иной сбор. Командиру предоставлено право решать на месте, сколько посылать людей на сбор, исходя из плана работы

учебного подразделения. Его задача охватить учебной за год 50 процентов личного состава ИТР и ЛПС.

Кажется, ничего в этом страшном нет. Но в том-то как раз и беда, что командир ВПРАВЕ РЕШАЕТ, А НЕ ПЛАНИРУЕТ. Именно это звено в организации технической учебы и вносит элемент анархии.

Если бы командиры подразделений сами планировали количество специалистов, направляемых на сбор, а уж после этого начальники отделов управления высказывали свое мнение о предложенном плане и начальник управления принимал решение об утверждении его, спрос был бы с каждого конкретным. В подразделениях знали бы, сколько людей и на какой сбор они должны посылать. Командир учебного подразделения, в свою очередь, четко представлял себе, какая работа ему предстоит.

Требования к составлению плана проведения сборов при УТО в 1965 году тем более возрастают, что с первого ноября преподавательский состав учебного подразделения переведен на новую систему оплаты. Теперь зарплата преподавателя не будет зависеть от выполнения плана. Раз сбор запланирован и утвержден — за него преподавателю будет оплачено.

До окончательного утверждения плана проведения сборов в 1965 году его нужно тщательно образом отработать не только с командованием учебного подразделения, но и с командирами производственных подразделений. Работу эту не следует откладывать в дальний ящик.

Чем быстрее мы это сделаем, тем «качественнее и организованнее» пройдут занятия в «кузнице кадров» Уральского управления.

**А. ФАДЕЕВ,**  
зам. командира  
учебного подразделения.

## БЛАГОДАРНОСТЬ АВИАТОРАМ

НЕДАВНО Я ОБРАТИЛАСЬ К РАБОТНИКАМ АЭРОПОРТА КОЛЬЦОВО С ПРОСЬБОЙ ДОСТАВИТЬ К УТРУ В КИЕВ ПИСЬМО. В НЕМ БЫЛИ МЕДИЦИНСКИЕ ДОКУМЕНТЫ. ОТ СВОЕВРЕМЕННОЙ ДОСТАВКИ ИХ ВО МНОГОМ ЗАВИСЕЛО ЛЕЧЕНИЕ МОЕГО БЛИЗКОГО РОДСТВЕННИКА.

ВСКОРЕ Я УЗНАЛА, ЧТО МОЯ ПРОСЬБА ВЫПОЛНЕНА. ПИСЬМО ДОСТАВЛЕНО В СРОК. ПОМОЩЬ ПОДОСПЕЛА ВО ВРЕМЯ. Я ОТ ВСЕЙ ДУШИ БЛАГОДАРИЮ СОТРУДНИКОВ АЭРОПОРТА.

**О. САПОВА,**  
крановщица Уралмашзавода.

Стихи наших авиаторов

### УТРО

Рассвет рассыпает багровые блики  
На рыжие плечи лобастых холмов...  
И распорол в лоскутья, как пики,  
Небесную кровлю клыки облаков.  
А солнце каленым лучом выжигает  
На небе осенней зари письмена.  
И первые тучки, проснувшись, седлают  
Резвые ветры, как скакуна.  
**В. МЯСНИКОВ,**  
штурман второго Свердловского подразделения.

## ВНИМАНИЮ ОРГАНИЗАТОРОВ ПОДПИСКИ

ПРОДОЛЖАЕТСЯ ГОДОВАЯ ПОДПИСКА НА ГАЗЕТУ

### «Авиатор Урала»

Подписка принимается во всех подразделениях заместителями командиров по политчасти и секретарями партийных организаций.

Газета выходит 8 раз в месяц. Цена подписки на год — 96 коп.

Авиарботники Урала! Подписывайтесь на свою газету!



Выписывайте журнал

### «Гражданская авиация»

Подписка на журнал принимается без ограничений, с любого месяца во всех городских отделах «Союзпечати», конторах, отделениях и агентствах связи, в пунктах подписки и общественных уполномоченными.

Подписная цена на год — 3 руб. 60 коп., на 6 месяцев — 1 руб. 80 коп., на 3 месяца — 90 коп.

## В КЛУБЕ АВИАРАБОТНИКОВ

Многолюдно было в нашем клубе в канун октябряского праздника. Авиаторы собрались торжественно отметить 47-ю годовщину Великого Октября.

Официальную часть вечера открыл замполит первого Свердловского подразделения А. Н.

Куболев. Он рассказал о славных этапах большого пути, пройденного коллективом Кольцовского аэропорта.

А затем сцену заняли артисты из народа». Коллектив художественной самодеятельности авиаторов в сопровождении эстрадного оркестра исполнял народные песни и песни советских композиторов, танцы народов нашей страны. Прозвучало и несколько новых песен, написанных недавно кольцовским самодеятельным композитором Александром Степановым.

Сейчас клуб обслуживает школьников авиаторов. В дни каникул для ребят демонстрировались фильмы «Молодая гвардия», «Чапаев» и ряд других. В скором времени здесь организуются киноуниверситеты для ребят старших классов.

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

Свердловск, 20,

аэропорт Уктус.

Б2-05-21, доб. 1-96.

Редактор Р. ЛАПИКОВ.

НС 38650.

Заказ № 5651.

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