



№ 6 (1408).  
23 ЯНВАРЯ  
СУББОТА  
1965 г.  
Год издания  
ХХИ

ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА УРАЛЬСКОГО  
УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ И ТЕРКОМА  
ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

*По Аэрофлоту*  
**«Малыш»**  
летает

Неправдоподобно маленький самолет легко оторвался от снежного поля и устремился ввысь. Создатели необычного самолета «Малыш» — школьники, члены авиамодельного кружка Златоустовского Дворца пионеров. Пилотирует самолет руководитель кружка Л. А. Комаров.

«Малыш» сделал несколько кругов над городом и приземлился.

Двадцать лет Л. Комаров увлеченно занимается со школьниками Златоуста.

Сначала ребята строили модели самолетов, планеров, затем — аэросани, скутер, глиссеры. А руководитель кружка тайно вынашивал план постройки своими руками настоящего самолета!

А когда сверхлегкий самолет (он весит всего 110 килограммов) был готов, его ласково называли «Малышом».

«Малыш» — не просто ребячья забава. Вот что говорит прославленный конструктор Андрей Николаевич Туполев: «Я уверен, что если юные авиамodelисты могут самостоятельно строить самолеты, я могу спокойно уходить на пенсию: недостатка в заместителях не будет!».

А Олег Константинович Антонов написал в Златоуст теплые строки: «Созданный и испытанный легкий самолет «Малыш» несомненно представляет большой интерес для любителей авиационного спорта и конструкторов-любителей».

**РАБОТНИКИ** сельскохозяйственной авиации внесли большую лепту в выполнение решений февральского Пленума ЦК КПСС. На днях министр гражданской авиации Е. Логинов в специальном приказе отметил авиаработников особо отличившихся на сельскохозяйственных работах.

Среди авиаторов, награжденных нагрудным знаком «Отличник Аэрофлота», командир самолета АН-2 Курганского подразделения Владимир Тимофеевич ПОЛТАВСКИЙ. Имя этого авиаработника хорошо известно в Уральском управлении. Вместе со своим экипажем В. Т. Полтавский выступил с почином досрочно вы-

полнить авиаработы с хорошим качеством. Почетной грамотой Аэрофлота отмечен труд командира самолета АН-2 Челябинского подразделения С. Д. ПАВЛОВА, второго пилота Курганского подразделения В. И. ГУЖЕВНИКОВА, командира самолета АН-2 Свердловского подразделения Г. А. ПАТРУШЕВА. Почетной грамотой Аэрофлота награжден также заместитель начальника Уральского управле-

**КАПРИЗНА** зима нынешнего года. Резко меняется метеорологическая обстановка, что нарушает регулярность полетов, вызывает непредвиденные задержки рейсов. На работу о пассажирах должно быть обращено главное внимание работников аэропорта, особенно в часы задержек рейсов. Все это в Челябинске прекрасно понимают, но мало что делается в этом направлении.

Вот уже два года, как аэропорт вышел на «широкую дорогу». Современные скоростные пассажирские лайнеры ИЛ-18, ТУ-104, АН-10 вывели Южный Урал на главные союзные воздушные магистрали гражданской авиации, приблизили столичные и другие крупные промышленные центры страны к Челябинску. Резко увеличилась частота рейсов самолета-

тить самолет... Государственная граница близко — уйдут». В кабине тесно. Ни он, ни второй пилот Калининцев не могут быстро вскочить со своих кресел. Попытаются — те двое начнут стрелять. Они и так уже пошли в атаку: мужчина взял пистолет у напарницы, и она принялась связывать бортрадииста Володю Гладкова. Но Ромашкин мешкал только секунду. Потом, резко повернувшись, он кинулся на два пистолета. Выстрелы... Один, другой, третий, четвертый. На какой-то момент враг потерял из виду Гаранина и Калининцев. Пилоты, воспользовавшись этим, вскочили

Навстречу выборам в местные Советы

НА ОГОНЕК АГИТПУНКТА



По вечерам многие авиа-работники Уктусского гарнизона заходят на огонек агитпункта, который расположен в клубе. К услугам избирателей большой выбор журналов, газет, радиоприемник.

На днях здесь был проведен вечер молодых избирателей. С беседой о выборах в местные Советы депутатов трудящихся выступил заведующий агитпунктом Николай Михайлович Замятин.

Затем состоялся концерт художественной самодеятельности.

В плане у работников агитпункта немало интересных мероприятий. Завтра, например, для избирателей будет организована экскурсия по памятным местам Свердловска.

Каждый вторник и пятницу в агитпункте проводятся консультации. Желающие могут получить исчерпывающие ответы у специалистов по юридическим и медицинским вопросам. **Г. ШУТОВ**, заведующий агитколлективом.

**ОТМЕЧЕНЫ  
ДОСТОЙНЫЕ**

полнить авиаработы с хорошим качеством. **И. С. РАЗУМОВСКИЙ.**

Министр гражданской авиации объявил благодарность командиру самолета АН-2 Пермского подразделения В. А. ПОТЕЕВУ, авиатехнику Челябинского подразделения Е. С. ШИШКОВУ и другим, а старшего инженера по спецприменениям Ю. И. ГУНДАРЕВА и авиатехника Курганского подразделения Н. КОМАРСКОГО наградили денежной премией.

Министр гражданской авиации объявил благодарность командиру самолета АН-2 Пермского подразделения В. А. ПОТЕЕВУ, авиатехнику Челябинского подразделения Е. С. ШИШКОВУ и другим, а старшего инженера по спецприменениям Ю. И. ГУНДАРЕВА и авиатехника Курганского подразделения Н. КОМАРСКОГО наградили денежной премией.

СОВЕЩАЮТСЯ ХИМИКИ

В столице Белоруссии Минске проходит совещание начальников отделов и старших инженеров авиации спецприменения. На повестке дня итоги работы крылатых

хлеборобов в прошедшем году и задачи, стоящие перед ними в 1965 году, завершающем году семилетки.

От Уральского управления граж-

данской авиации в работе совещания принимают участие старший инженер по спецприменениям Ю. И. Гундарев, а так же В. И. Христин из Тюменской

авиагруппы и К. Е. Птицын из Курганского подразделения.

В. ЗОНОВ, инженер по спецприменениям Уральского управления.

авиагруппы и К. Е. Птицын из Курганского подразделения.

В. ЗОНОВ, инженер по спецприменениям Уральского управления.

Пассажиру — заботу и внимание

**«МАЛЕНЬКИЕ» ПРОБЛЕМЫ  
БОЛЬШОГО АЭРОПОРТА**

то, которые проходят через порт круглосуточно. Безусловно, увеличился и объем перевозок по всем его показателям.

Неплохо поработал коллектив аэропорта по выполнению государственного плана. Однако состояние культуры обслуживания пассажиров в аэропорту требует коренного улучшения. Речь идет о самых элементарных требованиях, от выполнения которых сократятся жалобы и справедливые нарекания со стороны пассажиров. Вот несколько примеров. При задержках рейсов размещать пассажиров в Челябинске негде. Мест в гостинице не хватает. Так, в ночь на 17 января, в свя-

зи с закрытием восточных аэропортов, а затем и московских, в порту скопилось до 12 самолетов. Гостиница смогла принять только третью часть пассажиров.

Чрезмерно затянулся капитальный ремонт здания аэровокзала (ремонт ведется с мая и не закончен еще по сей день).

Как ни странно, в вокзале пассажиру негде выпить. Вот уже второй месяц буфет не торгует водой, зато торгует коньяком.

Неудовлетворительно обстоят дела и с наглядной информацией в аэровокзале — в течение уже двух лет нет расписания движения самолетов через аэропорт.

Устранение этих недостатков, улучшение качества авиаперевозок повысит культуру обслуживания пассажиров и будет содействовать развитию воздушного транспорта на Южном Урале.

**Ф. ОЖЕГОВ**, заместитель секретаря парторганизации Челябинского объединенного подразделения.

**ПОВЕЛЕВАЮЩИЕ  
ОБЛАКАМИ**

Снег пошел неожиданно. Густые мохнатые хлопья тяжело опускались на землю. Над Целиноградом нависла плотная белая завеса. Так продолжалось несколько минут. Потом снегопад прекратился, а вскоре он начался с новой силой. Улицы, крыши домов покрылись слоем снега. На следующий день газеты сообщили, что «виновниками» необычного снегопада были ленинградские ученые.

...Серебристокрылый ИЛ-14 был превращен в летающую лабораторию. Внутри самолета — небольшой станок с фрезой. Вращаясь, она вгрызается в дымящийся брус — твердую углекислоту. Самолет поднимается над облаками и распыляет мельчайшую ледяную пыль. Происходит быстрая кристаллизация облаков. Через 10—15 минут после обсеивания облаков начинается снегопад. Самолет вторично проходит вдоль намеченного участка, и готова новая порция снега.

(ТАСС).

**ПАМЯТНИК Т. Т. РОМАШКИНУ  
ОТКРЫТ**

**САМОЛЕТ** с грузом и пятью пассажирами поднялся из Таллинского аэропорта и лег курсом на Ленинград. Обычный рейс. Бортмеханик Тимофей Ромашкин пошел предложить пассажирам газеты и журналы (бортпроводницы не было). И в тот момент, когда он открывал дверь кабины, пилоты услышали: «Руки вверх!» Что это за шутка? В дверях стоял мужчина с пистолетом в руках, за ним — вооруженная женщина. Они вовсе не походили на шутников. Гаранин, командир корабля, мгновенно понял: «Хотят захва-

**ПОДВИГИ ГЕРОЕВ!  
НЕ ЗАБУДЕМ!**

из рук врага выбит один пистолет... Борьба продолжалась в пассажирской кабине, куда отступили бандиты. Наконец, диверсанты были обезоружены. Иван Михайлович Гаранин повел самолет в Таллин. Друзья перевязали Ромашкина, но спасти его не смогли. Бортмеханик получил четыре ранения, одно из них смертельное. Это случилось одиннадцать лет назад.

Мужественному бортмеханику посмертно присвоено звание Героя Советского Союза. Комсомольцы Гражданского воздушного

флота бросили клич — создать фонд на сооружение памятника Тимофею Терентьевичу Ромашкину. Установить памятник решили на его родине — в Белоруссии. И вот в Минск съехались представители почти всех территориальных управлений Гражданского воздушного флота. Приехали члены экипажа, в составе которого летал Тимофей Терентьевич Ромашкин.

Памятник, торжественно открытый в минувшее воскресенье, стоит возле здания Минского аэровокзала.

**А. ЩЕРБАКОВ**, «Комсомольская правда».

# СОЦИАЛИСТИЧЕСКИЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА



## коллектива Уральского управления Гражданской авиации на 1965 год

**В** СТУПАЯ в завершающий год семилетки и борясь за выполнение исторических решений XX, XXI, XXII съездов КПСС и указаний партии и правительства по гражданской авиации, обсудив свои возможности, авиаработники Урала берут на себя следующие социалистические обязательства по досрочному и высококачественному выполнению государственного плана 1965 года:

Государственный план воздушных перевозок по тонно-километрам до первого пункта посадки и тарифный пассажирооборот на первоначальные отправки выполнить к 27 декабря 1965 года, обеспечив при этом высокую безопасность полетов. Выполнить сверх плана 3 млн. тонно-километров и 10 млн. пассажирооборота (тарифные).

План авиационно-химических работ перевыполнить на 11 процентов, а налет часов, приведенных к АН-2, на 12 процентов. Все работы по специальному применению произвести в установленные сроки, обеспечив их высокое качество.

Путем улучшения технического обслуживания самолетного и вертолетного парка и грамотной

его эксплуатации в 1965 году повысить исправность самолетов ИЛ-18 на 2 процента, АН-24 и ЛИ-2 на 5 процентов (к нормативам, установленным приказом Министерства Гражданской авиации), исправность самолетов АН-2, вертолетов МИ-6, МИ-4, МИ-1 довести до плановой.

Снизить себестоимость 10 участков тонно-километров на первоначальные отправки на 1 процент и себестоимость одного приведенного часа на других видах авиационных работ на 2,5 процента. Повысить производительность полетов на самолетах: ИЛ-18 на 0,5 процента; ЛИ-2 — на 1 процент; АН-2 — на 1,0 процента и производительность труда на одного эксплуатационного работника на 2,0 процента.

Обеспечить культурное обслуживание пассажиров и грузоотправителей. Не иметь случаев засылок и утраты груза, багажа и почты.

Путем четкого взаимодействия всех служб, обеспечивающих полеты, добиться регулярности самолетов-вылетов из аэропортов Уральского управления ГА на 87 процентов. Путем улучшения использования экипажа-

ми средств самолетовождения и посадки, а также ежедневным резервированием рейсов по типам самолетов добиться регулярности рейсов на 86 процентов.

Повысить надежность радиотехнического обеспечения полетов. Ликвидировать остановки радиосредств по вине технического состава. Сократить на 30 процентов общую продолжительность простоев объектов связи.

Обеспечить высокое качество подготовки и переподготовки летно-подъемного, инженерно-технического состава и других специалистов в учебно-тренировочном подразделении, используя для этого передовые методы и приемы в практике обучения и воспитания.

Настойчиво продолжать работу по освоению новой авиационной техники.

Добиться поступления не менее 400 рационализаторских предложений и дать условной экономии средств за счет внедрения рацпредложений в производство в фонд семилетки не менее 65 000 рублей. Продолжать работу по повышению уровня механизации и автоматизации производственных процессов с целью максимального со-

кращения ручного труда.

На основе дальнейшего изыскания внутренних резервов производства, улучшения финансово-хозяйственной деятельности, режима экономии, более эффективного использования самолетного парка сократить аэропортовые расходы на 1 процент.

К 25 декабря выполнить все работы по плану капитального строительства и капитального ремонта; ввести в эксплуатацию 6835 кв. метров жилой площади.

Обеспечить полеты на самолетах ЛИ-2 без бортрадистов и бортмехаников и на самолетах АН-24 без бортрадистов на всех трассах, оборудованных для этих целей.

Добиться сокращения простоя самолето-моторного парка в подразделениях Уральского управления ГА из-за отсутствия запчастей не менее чем на 30 процентов. Обеспечить наличие авиатехимущества в подразделениях Управления в пределах установленных нормативов.

Не допускать случаев нарушения регулярности полетов самолетов и вертолетов из-за отсутствия в подразделениях Управления горюче-смазочных материалов. Обеспечить четкий контроль за каче-

ством хранения и расходования горюче-смазочных материалов в подразделениях Управления.

Построить пионерский лагерь в Тюмени на 60 человек, полностью освоив сметные ассигнования на 1965 год до 1 июля.

**П**РИНИМАЯ на себя настоящие обязательства, мы, работники Уральского управления Гражданской авиации, еще шире развернем социалистическое соревнование за коммунистический труд с тем, чтобы успешно выполнить взятые на себя социалистические обязательства.

На основе целеустремленной политико-воспитательной работы с личным составом добьемся, чтобы каждый авиаработник строго выполнял требования морального кодекса строителя коммунизма.

Коллектив Уральского управления Гражданской авиации в 1965 году продолжает социалистическое соревнование с коллективом Северного управления Гражданской авиации.

**АВИАРАБОТНИКИ УРАЛА!** Все силы на досрочное выполнение социалистических обязательств 1965 года — завершающего года семилетки!

## Письма в редакцию

Без малого двадцать лет работаю я в автохозяйстве аэропорта Кольцово. В 1957 году мне удалось повысить свою шоферскую квалификацию и сдать на второй класс, а два года назад мне присвоили первый класс. Опыт работы у

### Куда девался свет?

меня большой, но, когда приходится сталкиваться с повреждениями в электрооборудовании, не всегда удается самому устранить неполадку. Да это относится не только

ко мне, многие шоферы вынуждены обращаться за помощью к механику электроцеха А. П. Бабушкину, но, как правило, такие попытки кончаются безрезультатно.

Однажды я обратился к тов. Бабушкину с просьбой, чтобы он помог мне устранить повреждение в роторе распределителя. А механик в ответ: «Сам не маленький — сделай». И таких случаев можно было бы привести много. Расскажу лишь еще об одном факте.

Как-то во время ночной смены в вагонах автопоезда вышло из строя освещение. На мое обращение за помощью тов. Бабушкин ответил

вопросом: «А куда он (т. е. свет) девался?»

— Дайте хотя бы провода метра 4,— прошу я механика,— я сам исправлю проводку.

— Не дам,— отвечает механик. И не дал, автопоезд три месяца ходил без освещения.

Шоферы побаиваются обращаться к Бабушкину даже в случаях, крайне необходимых, т. к. кроме нецензурной ругани, окриков вроде — «выйди из цеха!» и т. п., от него не услышишь ничего.

Вот почему, когда Бабушкин спрашивал меня «куда девался свет?», мне очень хотелось задать вопрос: куда девалась твоя рабочая совесть, тов. Бабушкин?

**В. КУТЕНЕВ,**  
шофер автохозяйства  
Кольцовского аэропорта.



Незабываемы дни, которые провели школьники Кольцовского аэропорта в Москве. На снимке: свердловчане на склонах Ленинских гор.



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

Редактор Р. ЛАПИКОВ.  
НС 17069. Заказ № 1489.

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

### Фельетон

#### АНОНИМ

Стишки писаки - анонима  
Слышны подчас кой-где,  
в углах...

Тому, кто не проходит мимо,  
Всю правду знать необходимо  
Об анониме, о стишках.

Чем он живет?  
Что им любимо?  
Какая им владеет страсть?  
Ответ — в стишатах  
анонима:

В них он излил  
Всю желчь и грязь!

В стишки  
Сумеет вставить даже  
Избитый, пошлый

анекдот,  
Но правду — никогда не  
скажет:

Хоть как-нибудь, да  
ускользнет!..

Он со своим «твореньем»  
новым

Под вечер выйдет погулять,  
И вскоре в ящике почтовым  
Конверт останется лежать...  
Наутро тот конверт помчится  
К знакомой Тане на завод.

Танюша, резвая девица,  
Стишки прочтет  
И «даст им ход».  
Стишки «кочевье» начинают...  
Их темен путь, недолог век:  
Всей сути их  
Не распознает  
Лишь недалекий человек!

**В. МИЛЮТИН,**  
радиооператор  
Курганского  
аэропорта.