

# Авиатор Урала

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА УРАЛЬСКОГО  
УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ И ТЕРКОМА  
ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

№ 54 (1456)

СРЕДА, 14 ИЮЛЯ  
1965 г.

Год издания  
XXIII

## НАГРАДЫ АВИАТОРАМ

За личный безаварийный налет часов и безупречную летную работу награждены авиаторы Уральского управления гражданской авиации.

**ЗНАКОМ «За безаварийный налет с планкой пилот—3000 часов»:**

**КУРБАТОВ** Виталий Александрович — командир летного коллектива Челябинского подразделения.

**НИКИТИН** Валентин Ивацovich — заместитель командира летного коллектива Челябинского подразделения.

**КАУРКИН** Александр Степанович — бывший командир корабля ЛИ-2 Челябинского подразделения.

**ГОРНЫХ** Евгений Евграфович — командир корабля ЛИ-2 Челябинского подразделения.

**АСТАФЬЕВ** Аркадий Иванович — командир корабля ЛИ-2 Челябинского подразделения.

**МАРЕНИН** Борис Николаевич — командир корабля ЛИ-2 Челябинского подразделения.

**КУРШЕЙТ** Геннадий Антонович — командир корабля ЛИ-2 Челябинского подразделения.

**СКРЯБИН** Леонид Михайлович — врио командира летного коллектива Пермского подразделения.

**БАКЛУШИН** Александр Федорович — заместитель командира летного коллектива Пермского подразделения.

**УХОВ** Константин Иванович — командир звена Пермского подразделения.

**БУЛАТОВ** Николай Петрович — командир звена Пермского подразделения.

**АКСТМАН** Климентий Леопольдович — командир звена Пермского подразделения.

**ПОНОМАРЕВ** Леонид Георгиевич — командир звена Пермского подразделения.

**МИРОШИН** Николай Семенович — командир корабля ЛИ-2 Пермского подразделения.

**ОБОРИН** Анатолий Николаевич — командир корабля ЛИ-2 Пермского подразделения.

**ДАВЛЕТШИН** Михаил Шадеевич — командир корабля ЛИ-2 Пермского подразделения.

**КАТАЕВ** Вадим Герасимович — командир корабля ЛИ-2 Пермского подразделения.

**ПОДОЛЯН** Николай Петрович — второй пилот корабля ЛИ-2 Пермского подразделения.

**ХАМЛОВ** Сергей Николаевич — второй пилот корабля ЛИ-2 Пермского подразделения.

**МИХАЙЛОВ** Юрий Васильевич — командир самолета АН-2 Пермского подразделения.

## Ритмичность повысилась

На ремпредприятии, где начальником Н. Н. Китин, благодаря проведению значительной работы по улучшению организации труда на производственных участках ритмичность выпуска продукции в 1965 году повысилась. В среднем за полугодие на каждую декаду падает, как правило, не более одной трети месячной продукции.

В целях поддержания ритмичности производства на

высоком уровне на предприятии разрабатываются твердые графики. Один экземпляр такого графика находится у начальника отдела материально-технического снабжения, другой — у начальника производства. Поступление запасных частей регистрируется через день, ведется строгий учет наличия запчастей на начало месяца и т. д.

В результате ритмичной работы, несмотря на труд-

ности с запасными частями (нехватка металло-керамических дисков муфт, включения, главных шатунов), коллектив предприятия успешно справляется с производственным планом.

Полугодовой план по выпуску валовой продукции выполнен на 106 процентов, по выпуску товарной продукции — на 109 процентов.



## За отличное обслуживание

### ЧЕРЕЗ 4 ЧАСА — МОРЕ

Мы в цехе бортипитания аэропорта Кольцово.

В руках Ольги Семеновны Свинцовой хрустят прозрачные мешочки с хлебом и пирожными, столовыми приборами. Она аккуратно укладывает все это на голубые подносы. Восемь подносов вмещаются в один контейнер — металлический ящик с полочками. Все уложено, и контейнер plombируется. Его вскроют бортипроводники перед самым завтраком в небе.

Пятьсот цыплят, сто килограммов сыра, тысяча пятьсот бутербродов — таков суточный рацион воздушных путешественников, вылетающих из Свердловска.

Здесь, в этом вкусном цехе, не хуже любого диспетчера каждый повар может судить о потоке пассажиров.

— Сегодня мы сделали в три раза больше завтраков, чем первого апреля, — говорит Л. А. Маева, — значит...

Да, в летние дни желающих лететь во много раз больше. И те, кто заботится об их еде в воздухе, сегодня трудятся с большим напряжением.

Но вот завтраки уже в объеме, и нам остается вместе с экспедитором Анусой Сибатуллиной сопроводить их к самолету.

Нас встречают Ася Сычева и Володя Зырянов — бортипроводники, чьи улыбки и добрые услуги помогут начать отдых, не торопя ни минуты.



Разрешите  
Побеспокоить

по камушкам, стороной пробираться к дому. Да оно и понятно — на тротуар ступить нельзя, утонешь в расплавленном гудроне.

Но говорят: нет худа без добра. Ребятам опять-таки раздолье. Пластилина не надо. Лепи себе из гудрона всякую всячину и раскладывай на бетонных плитах, по ним все равно ходить нельзя, поскольку они ровно лежать не желают. То же можно сказать и об ограде, окружающей газовую установку. Кренится и кренится, вот-вот упадет. Мы собственными силами ее выровнять не можем. Видимо, это под силу только специалистам, знающим секреты своей профессии. Очень бы хотелось, чтобы вы, тов. Созинов, поделились этими секретами через «Авиатор Урала», когда

У Аси более солидный летный стаж — четыре года, а у Володи — несколько месяцев, но оба они одинаково любят работу.

Подготовка к вылету идет не совсем обычно. Гроза нарушила нормальный ритм: одни самолеты задержались в промежуточных портах, а другие непредвиденно попали в Свердловск. На вокзале тесно. Транзитные пассажиры чутко прислушиваются к каждому объявлению по радио. Выходят взглянуть на небо: что оно сулит? Ближе к семи часам местного времени облака редют, туман рассеивается, и солнце снова выходит на свой высокий пост. День будет летным.

Немного утомлены бессонной ночью тагильчанки Людмила Губина и Фаина Ахмудинова — за точница Уралвагонзавода и аппаратчика завода пластмасс. Задержка их тоже беспокоит. Но вот, наконец, объявляется посадка.

Ася гостеприимно встречает каждого, приглашает поскорее занять места. Командир корабля Петр Тихонович Лахтин и второй пилот Андрей Федорович Потапов уже в кабине, часто поглядывают на часы. Чувствуется, экипаж хочет наверстать упущенное время.

Пять часов московского. Убран трап, задраено окно кабины летчиков, через которое мы только что переговаривались с Петром Тихоновичем. Старт дан. Через четыре часа — море.

Г. БРУСКИНА.

## «ЗЕМЛЕДЕЛЬЦЕВ ВЕРНЫЕ ДРУЗЬЯ»

Так называется небольшая брошюра, изданная Куйбышевским книжным издательством. В брошюре обобщен опыт работников авиации спецприменения Приволжского управления по организации и проведению авиамагработ в сельском хозяйстве. Следует сказать, что этот опыт представляет значительный интерес и для «крылатых химиков»-уральцев.

В брошюре большое место отводится малообъемному опрыскиванию, а также мелкокапельному. А. Савенко, старший инженер по спецприме-

нениям Уфимского подразделения, на конкретных примерах показывает экономическую выгоду мелкообъемного опрыскивания. Инженер по спецприменениям Казанского аэропорта П. Мишагин приводит пример, когда при мелкокапельном опрыскивании посевов при ширине захвата 60 метров обрабатывалось до 240 гектаров за один часовой полет на самолете АН-2.

Командир Пензенского подразделения А. Галаткин в разделе брошюры «Реальность расчетов — сменные экипажи»

рассказывает о том, как лучше обеспечить маневрирование самолето-моторным парком. Создание сменных экипажей — прямой путь к сокращению простоев самолетов. Свои высказывания А. Галаткин подтверждает конкретными расчетами.

Брошюра «Земледельцев верные друзья» содержит еще немало интересных сведений по авиамагработам, с которыми авиаторам-специалистам полезно познакомиться поближе.

С. ВЛАДИМИРОВ.

## Открытое письмо начальнику СМУ-8

Поскольку вас трудно застать в кабинете, я решил обратиться к вам через газету. Тем более, что вы любите сюрпризы. А о том, что вы действительно равнодушны к ним, можно судить хотя бы по состоянию квартир в доме № 17 по ул. Бахчиванжи, выстроенном под вашим руководством.

Возьмем для примера квартиру, в которой живу я. Дверь в ванную еще до въезда оказалась перекошенной. Звонки не работают, т. к. проводка, заданная в стене, неисправна. Пришлось делать наружную проводку. Оригинально выглядит и побелка комнат. Пото-

### М. Созинову

лок, как ему и положено, белый, а посередине — огромное желтое пятно. Конечно, его можно и не заметить, если не смотреть вверх.

А вот стены... Они хоть и выращены в ровный цвет, но, представьте себе, стреляют! Дети к этим хлопкам уже привыкли, им это даже нравится. Словом, эти выстрелы сущие пустяки по сравнению с другими сюрпризами в других квартирах.

Соседи мои Филипповы и Титов рассказывают, что в

их квартирах желтый порошок со стен сыплется. И с потолка тоже. Приходится передвигаться по комнате осторожно, иначе пыль столбом, чихать потянет. Но я так полагаю: в отдельной квартире и почихать можно.

Конечно, если выйти на улицу, то можно на свежем воздухе побыстрее отдышаться. Однако надо иметь в виду особенности тротуара. Никто не желает ходить по этому тротуару. Строители решили провести занимательный эксперимент — залили тротуар не асфальтом, а гудроном. И теперь, смотришь на бабку лет семидесяти, и она норовит все



# Письма в редакцию

## ЗАПРАВКА ПО-СУРГУТСКИ

Из областной больницы позволили: необходимо срочно доставить врача-специалиста, прибывшего из Москвы, в Сургут.

Самолет ЯК-12 был немедленно подготовлен, и в 5 часов по московскому времени я взлетел с пассажиром на борту, взяв курс на Сургут. Через четыре часа полета мы благополучно приземлились в аэропорту назначения.

Авиатехники, встретившие меня на стоянке, заинтересовались:

— Зачем это вы прилетели к нам на такой «технике»?

Я объяснил цель прилета и попросил поскорее заправить самолет горючим. Работники

службы ГСМ пообещали ускорить заправку, а я пошел в АДС подписывать документы на обратный вылет.

Когда же через полчаса я вернулся к самолету, то оказалось, что самолет еще не заправлен. Мне ничего не оставалось делать, как ждать прихода заправщиков. В их ожидании я присидел возле самолета часа три. Наконец, подвезли бочку с бензином и сбросили ее у самолета. Автомашинка уехала, вместе с нею отбыли и специалисты.

Кто будет заправлять? С помощью чего? Авиатехник заявил, что это не его дело. Средств заправки на стоянке не оказалось. Решили закачать горючее дедовским способом — с помощью

ведра. Однако подоспевший вовремя начальник ЛЭРМ тов. Конкин запретил такой способ. Только после этого вспомнили, что вообще-то в Сургутском аэропорту имеется альвеер, правда, без фильтров. Поскольку рабочий день в службе ГСМ уже окончился, мы вдвоем с авиатехником притащили со склада альвеер со шлангами к самолету. И снова — загвоздка. Фильтров нет, замши или перчати под рукой тоже не оказалось. Прошло еще часа полтора, наша заправка самолета наконец была произведена. В течение часа мне самому пришлось закачивать бензин с помощью ручной помпы.

Таким образом, кратковременная стоянка в аэропорту Сургут заняла около 6 часов.

В течение дня, проведенного в Сургуте, мне то и дело приходилось выслушивать очень остроумные замечания местных авиаторов, вроде: «у нас большие корабли в ожидании заправки простаивают по 3 часа, а ЯК-12 может подождать до следующего утра» или «на ночевку можешь не рассчитывать, у нас даже экипажи вертолета МИ-6 спят в кабине» и т. д. Эти же шутники на прощание пожелали, чтобы самолеты ЯК-12 больше в Сургутском аэропорту не появлялись. Чем объяснить такую немилость?

**В. БАЖЕНОВ,**

командир летного коллектива Тюменского объединенного подразделения.

По Аэрофлоту

## Бдительность диспетчера

Все ближе земля. Самолет ТУ-104 стремительно идет на посадку. Вдруг тревожное сообщение: с посадкой воздержаться, идти на второй круг, проверить состояние шасси...

Что произошло? Диспетчер КДП Иркутского аэропорта Н. Губанов, наблюдая за посадкой этого самолета, заметил, что он планирует, пройдя дальнюю приводную, не выпускающая шасси.

Не медля ни секунды, тов. Губанов сообщил об этом диспетчеру посадки А. А. Моисееву и запретил посадку. И только убедившись в том, что экипаж исправил свою ошибку, диспетчер разрешил заход на посадку. Самолет приземлился благополучно.

**Д. НАУМЕНКО,**  
заместитель начальника  
Иркутского аэропорта  
по движению.  
«Красноярский пилот».

## „ГРАЖДАНСКАЯ АВИАЦИЯ“ № 7

На обложке июльского номера массового авиационного журнала изображен берег моря. На пляже группа отдыхающих, а высоко в небе летит ИЛ-18. Эта цветная фотография как бы символизирует летний отдых трудящихся, прибывших со всех концов страны в этот чудесный край золотого песка и лазурных волн.

В седьмом номере «Гражданской авиации», как всегда, публикуется немало материалов, рассказывающих о производственных делах авиаторов. Ведь лето для них — горячая пора в прямом и переносном смысле.

В большом материале специальных корреспондентов В. Горского и Л. Маланчева, озаглавленном «Сверная жизнь по Ильичу», рассказывается о партийно-воспитательной работе в Харьковском аэропорту.

С интересом читается заполярная баллада «Последний сухарь», в которой рассказывается о романтике и мужестве советских авиаторов.

Специалистам инженерно-авиационной службы адресовано выступление начальника управления ИАС Министерства гражданской авиации Г. В. Войцеховича. В этом выступлении дается анализ технического обслуживания самолето-моторного парка по Аэрофлоту. «Точкой спора» назвал Г. В. Войцехович сложную работу линейных мастеров.

В корреспонденции «Сигналы снизу» председатель группы действия партгосконтролю из Ташкента М. Хасанов делится опытом работы народных контролеров в своем авиоподразделении.

«Пассажир пишет в редакцию» — так в журнале озаглавлена иллюстрированная корреспонденция Н. Клавина. В ней речь идет о культуре обслуживания пассажиров. Очень досадно, но в этом материале содержится претензия в адрес первого Свердловского подразделения. «Дежурные по бронированию Кукарцева, Толокнова,

дежурная по комплектации Воронкова, диспетчер Дятлова, кассиры, — пишет автор, — делают все, чтобы путь человека к самолету был приятным и легким. А в аэровокзале? В основном огрызаются».

В журнале опубликованы и другие материалы, иллюстрации, рассказывающие о жизни Аэрофлота.

# Спорт

## Убедительная победа

8 июля стадион Кольцовского аэропорта был не в состоянии вместить всех болельщиков. Ровно в 18.00 на поле выстраиваются футбольные команды Уральского управления гражданской авиации и Молдавской авиагруппы. К футболистам подбегают пионеры и вручают букеты живых цветов. Кроме того, уральцы вручают своим коллегам памятные значки.

Звучит свисток судьи Сулавы и матч начинается. С первых же секунд кольцовские футболисты начали атаковать ворота гостей. На 12-й минуте с подачи Колясникова капитан команды уральцев Коробейников забивает первый гол. Гости активизируются. Вскоре вратарю нашей команды приходится доставать мяч из сетки ворот. Первая половина игры закончилась со счетом 1:1.

Второй тайм начался атаками уральцев. На пятой минуте Оспинников забивает второй гол. Однако счет 1:2 в пользу уральцев продержался недолго. Нападающие гостей сравнивают счет — 2:2.

Накал состязания возрастает. Наши футболисты устремляются в атаку. На 15-й минуте Луговой успешно реализует 11-метровый удар. Счет становится 3:2 в пользу уральцев. Молдавские футболисты пытаются отыграться, но это им не удается. Вратарь нашей команды Голубев отлично защищает ворота. На сороковой минуте Коробейников увеличивает счет: 4:2 в пользу уральцев. Звучит финальный свисток судьи. Матч окончен!

Таким образом, встреча футболистов Уральского управления гражданской авиации и Молдавской авиагруппы закончилась убедительной победой наших спортсменов.

**М. ГОРЮКОВА,**

инструктор по физкультуре Свердловского объединенного подразделения.



Я верю  
В чистоту заката.  
И если утром  
Грянет дождь,  
Скажу:  
Погода виновата.  
А солнце —  
Ты еще взойдешь!  
И все,  
Чем в жизни мы согреты,  
Стороною вернет  
Земля.  
...Я верю  
В добрые приметы,  
Как штурман  
В компас корабля!

**В. СИБИРЕВ.**



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

За редактора **В. БОЛЬШАКОВ.**

НС 15534. Заказ № 4009.

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