

# Авиатор

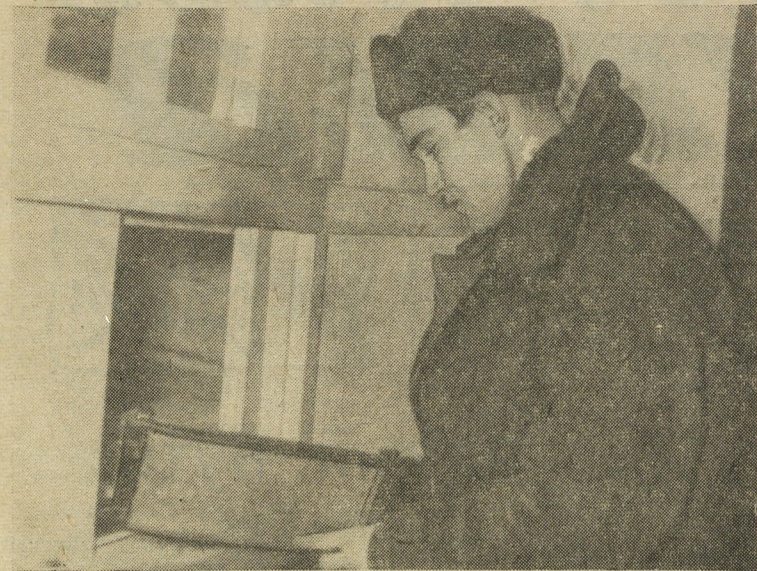
## УРАЛ

ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

№ 78 (1480)

СУББОТА, 9 ОКТЯБРЯ 1965 г.

Год издания XXIII



Командира самолета АН-2 А. П. Штань знают в Пермском объединенном подразделении не только как хорошего летчика, но и как партийного руководителя. Коммунисты летного подразделения избрали его секретарем своей партийной организации. Много времени отнимает эта общественная нагрузка. Но молодой коммунист знает, что для укрепления своего авторитета среди товарищей ему необходимо быть самому образцом в труде. Поэтому к каждому полету А. П. Штань тщательно готовится. Вот и сейчас он уточняет метеорологическую обстановку перед вылетом в рейс. Время осеннее, а это значит, нужно особенно тщательно изучить погоду на трассе. Высокая безопасность полетов — лучший подарок Октябрю.

### ПАРТИЙНАЯ УЧЕБА

#### ИЗУЧАЕМ

#### МАТЕРИАЛЫ ПЛЕНУМА

Состоялись первые занятия в кружках сети политпросвещения в Пермском объединенном подразделении. Авиарботники с интересом прослушали информацию пропагандистов о текущих событиях, уделив особое внимание материалам сентябрьского Пленума ЦК КПСС и сессии Верховного Совета СССР.

Занятия в вечернем университете марксизма-ленинизма проходят регулярно.

Для преподавания в университете приглашены преподаватели из местного госуниверситета и других высших учебных заведений Перми.

В числе слушателей ВУМЛ командир летного коллектива И. Н. Голованов, старший инженер летного подразделения С. С. Пактовский, командир самолета АН-2 Г. В. Казанцев, авиатехник Б. И. Фетисов, авиамеханик З. Н. Иткин, механик автогаража А. С. Никитенко.

А. АЗАНОВ,

секретарь партбюро Пермского объединенного подразделения.

## ПОД КОНТРОЛЬ ОБЩЕСТВЕННОСТИ

ОДНОЙ из общедоступных и эффективных форм привлечения трудящихся к управлению производством в настоящее время являются ПДПС, которые призваны поддерживать все новое, направлять творческую инициативу рабочих и служащих на всемерное использование резервов производства, повышение производительности труда, улучшение качества ремонта авиационной техники, повышение безопасности полетов и улучшать культуру обслуживания пассажиров.

В подразделениях и предприятиях, обслуживаемых Уральским теркомом профсоюза, создано 14 подразделенческих, заводских и 7 цеховых ПДПС, в которых принимают участие 826 человек рабочих, служащих и ИТР.

За первое полугодие 1965 года было принято на ПДПС 136 предложений, из которых более 90 реализованы.

Неплохо организована работа ПДПС в ремонтных (начальник тов. Романчук, предзавкома тов. Нохрин, председатель ПДПС тов. Ионов), в Челябинском подр. (к-р тов. Осипов, председатель МК тов. Небылицын, председатель ПДПС тов. Федоров). На ПДПС рассматриваются вопросы по улучшению технического обслуживания самолето-моторного парка, по улучшению работы отдела перевозок, о ходе строительства и т. д.

По принятым предложениям командованием издаются приказы, обуславливающие ответственных за выполнение принятых предложений и срок их

исполнения. Контроль за исполнением принятых предложений ведут члены президиума ПДПС.

В результате такой организации план мероприятий выполняется и проделана значительная работа, позволяющая успешно решать ряд важных производственных задач. Президиумы ПДПС планируют свою работу на 1 год. В планах предусматриваются вопросы повышения безопасности полетов, капитального строительства, выполнения производственного плана, состоящая охраны труда и техники безопасности и т. д.

ОДНАКО не во всех подразделениях и предприятиях организована работа ПДПС в соответствии с положением.

В Свердловском объединенном подразделении (командир тов. Збыковский, председатель ПДПС тов. Шевеленко) совещания проводятся от случая к случаю, работа ПДПС не планируется, по принятым предложениям приказы не издаются, что нередко приводит к невыполнению принятых предложений.

Здесь, как и во 2-м Свердловском объединенном подразделении, за 1965 год было проведено всего по 1 совещанию а на ремпредприятии (начальник тов. Китин, председатель ПДПС тов. Селезнев) не проведено ни одного заседания ПДПС.

Плохо работают и цеховые ПДПС.

В Кольцовских ЛЭРМ (начальник тов. Ярошевич, председатель ПДПС тов. Трофи-

мов) проведено за 1965 год только одно заседание и из 9 принятых предложений выполнено 3.

В летном коллективе (к-р тов. Банных, председатель ПДПС тов. Кравченко) ПДПС не собиралось ни одного раза.

Местные комитеты Свердловского объединенного подразделения (председатель тов. Сыков), ремпредприятия (председатель тов. Штопельман) и другие на своих заседаниях планы работы ПДПС не рассматривают и до сего времени не ознакомили членов ПДПС с Постановлением ЦК профсоюза авиарботников от 17 июня 1965 года «О работе ПДПС в подразделениях Украинского теркома профсоюза авиарботников».

К недостаткам работы ПДПС относится и то, что в предложениях отсутствует конкретность рекомендаций, принимаются декларативные указания в адрес администрации. Не редки случаи, когда дельные предложения рабочих и служащих не выполняются. Так, в Кольцевом были приняты предложения к 1/1 1965 года изготовить машину для удаления обледенения самолетов на земле, к 1/VI 1964 г. радиофицировать спецтранспорт. Эти предложения не выполнены до сего времени, хотя они и были приняты администрацией.

В Березовском подразделении (председатель МК тов. Шестаков), в Сургутском (председатель МК тов. Кадников), в Тюменском (председатель МК тов. Козлов), в Тазовском аэропорту (председатель МК тов. Горюхов), несмотря на неоднократ-

ные требования теркома, до сего времени ПДПС не созданы.

РУКОВОДСТВУЯСЯ указанием Программы КПСС о превращении производственных советов в более действенные органы, способствующие улучшению работы предприятий и организаций, местным и заводским комитетам профсоюза и хозяйственным руководителям необходимо добиваться усиления их влияния на производственную и финансовую сторону деятельности подразделений и предприятий, направлять работу ПДПС на обеспечение безопасности полетов, на наиболее полное использование внутренних резервов, на создание всем работающим условий для высокопроизводительного труда.

Необходимо обеспечить регулярное проведение ПДПС, каждому совещанию должна предшествовать тщательная подготовка, заблаговременное оповещение рабочих и служащих и особенно членов ПДПС о проведении заседания.

Местным, заводским и цеховым комитетам профсоюза необходимо добиваться, чтобы по всем предложениям ПДПС администрация издавала приказы и определяла меры для выполнения этих предложений, устанавливала сроки и назначала ответственных лиц за их внедрение.

Потребовать от председателей ПДПС активизировать работу последних, для чего планировать работу, согласовывать планы работ с общественными организациями, воир и бюро экономического анализа.

С целью улучшения контроля за исполнением принятых предложений завести особый журнал, в котором отмечать ход выполнения предложений и их экономическую эффективность.

**В. КИЗИКОВ,**  
председатель Уральского теркома профсоюза авиарботников.

## ПРЕОДОЛЕВАЯ ТРУДНОСТИ

МАГНИТОГОРСКОЕ авиоподразделение — самый молодой коллектив в Уральском управлении.

Прошло всего два месяца самостоятельной работы подразделения, но уже сейчас можно подвести некоторые итоги его деятельности, трудности роста и становления в ряды авиационных подразделений нашего управления.

Первоочередной задачей командования было введение в строй новых командиров самолетов из числа вторых пилотов, теоретическая и летная подготовка к производственным полетам летчиков, прибывших из авиаучилищ. Эта подготовка летных кадров

должна была проводиться с одновременным выполнением основного производственного плана. За два месяца — август и сентябрь подразделение план по налету часов и тонно-километражу выполнило без летных нарушений и предпосылок к ним.

За этот период времени были подготовлены и стали в строй командиры самолетов летчики А. М. Репьев, Ю. Е. Решетников, В. С. Чижов, Ю. И. Лукин. Сейчас они успешно выполняют производственные полеты на трассах МВЛ. Прошли соответствующую тренировку и допущены к полетам пилоты, прибывшие в подразделение из авиаучилищ. Сейчас основной задачей кол-

лектива является подготовка личного состава и авиационной техники к зиме. Необходимо произвести тренировку молодых командиров и всего летного состава к полетам в сложных условиях осенне-зимнего сезона.

Уже прошли подготовку и проверку техники пилотирования в естественных метеословиях и допущены к полетам при соответствующих личных минимумах погоды командиры самолетов Калугин и Репьев, закончили тренировку к инструкторским полетам командиры звеньев Хуснутдинов и Куварзин.

Вся проведенная подготовка летного состава позволила командованию подразделения искать

новые возможности в обслуживании народного хозяйства и населения воздушными перевозками. Так, например, кроме уже восьми обслуживаемых нами точек намечается открытие воздушных сообщений с другими пунктами.

Нельзя не сказать также и о трудностях бытового характера: это сложности с квартирными условиями. Многие летчики размещены в общежитиях, не имеющих достаточных коммунальных удобств. Молодые специалисты-инженеры и техники живут на частных квартирах. Отсутствие жилого фонда отрицательно сказывается на укомплектовании квалифицированными кадрами технического состава.

Слабую помощь в этом вопросе оказывает нам управление ка-

питальному строительству. Строительство 70-квартирного дома для личного состава ведется черепашьими темпами.

Сентябрьский Пленум ЦК КПСС и его решения об улучшении управления промышленностью, совершенствовании планирования и усилении экономического стимулирования промышленного производства обязывает личный состав нашего подразделения совершенно по-новому оценивать свою работу в деле использования всех экономических возможностей для дальнейшего подъема производства. Коллектив подразделения прилагает максимум усилий, чтобы внести свой вклад в укрепление мощи нашего государства.

**ШЕВКУН,**  
заместитель командира подразделения.

### Навстречу осенне-зимней навигации

# Литературная Страничка

## ОЧЕРК

**Р**АНИМ утром сентябрьского дня наш самолет вырвался на взлет. Предстояло совершить полет по новой трассе.

Самолет легко оторвался от бетонной дорожки и, взяв курс на юг, пошел в набор высоты. Заметно отставал от нас утренний город, подернутый сизой дымкой, еще минута и невидимое стало его окрестностей. Внизу кое-где были видны выгоняемые пастухами стада, убранные от хлебов поля да бежали по рельсам железнодорожные составы.

Пейзаж Южного Приуралья незаметно принимает желто-коричневую окраску. Земля пестрит высохшими солеными озерами, покрытыми белыми шапками едкой соли. Это казахстанские просторы, обожженные горячим солнцем, овечьи сухими ветрами.

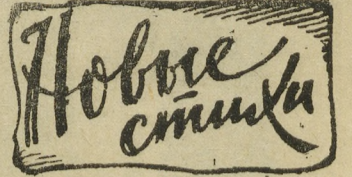
Наши взоры с неослабным вниманием выискивают что-нибудь живое на бесплодной земле. Кажется, и нет там ничего живого. Но вот между высохшими впадинами видим пресное озеро, а еще дальше — другое, третье... Все они по краям густо заросли тростником, а на открытой глади их — живые острова водоплавающей птицы.

Мы впервые видим такое зрелище, где нет промышленных объектов, где человек — гость знойного края, и от души радуемся бесчисленному множеству пернатых. Между озерами нет-нет да и пронесется стадо быстроногих сайгаков. Они словно летят по выжженной земле.

Панорама, что открылась под крылом летящего самолета, взволновала сердца всего экипажа. Летчики сразу как-то ожили, преобразились. Живые острова на воде занимали большие площади. Сюда слетались и здесь вывелись десятки, нет —

Конкурс, объявленный нашей газетой, продолжается. Все чаще и чаще в редакцию приходят конверты с пометкой «На конкурс».

Сегодня, дорогие читатели, мы знакомим вас с новыми стихами радиооператора Курганского аэропорта Владимира Милютин, вертолетчика из Сургута Станислава Лякишева, курсанта авиатехнического училища Виктора Головки, с очерком бортрадиста Челябинского подразделения Алексея Берсенева, рисунком вертолетчика из Тюмени Вадима Веприцкого. Ждем ваших писем, друзья!



сотни тысяч самых разных птиц.

Вся водная поверхность усеяна утками или какими-то другими дичками. Они спасаются при опасности не крылом или отсидкой, а мгновенно ныряют в воду.

## Спецрейс на Байтаколь

Через несколько минут мы должны приземлиться в точке, которая на полетной карте заключена в маленький красный кружок. В этом районе очень много пресноводных озер самой различной формы и величины.

**А** ВОТ и наше озеро. Длинное, с многими перешейками и островками камыша, оно больше, чем другие, выделялось на голый земле. Подлетев к нему, мы не скоро заметили взлетно-посадочную площадку, которая была обозначена несколькими маленькими флажками. От лучей солнца на трепещущих языках когда-то ярких лент не осталось и следа краски. Мы сделали контрольный круг над полосой, а потом зашли на посадку.

Не успели зарулить на место стоянки, как увидели человек пятнадцать рыбаков, спешивших к самолету.

— Как называется озеро?  
— Озеро Байтаколь. Озеро Байтаколь! — неслось из уст каждого рыбака и мы, не сговариваясь, пошли все в сторо-

ну поселка. На берегу стояло семь стандартных мазаных домиков. Это дома рыбаков. Здесь они живут, отдыхают.

Оказалось, что рыбу ловят не только на озере Байтаколь, но и на многих других озерах. Началась погрузка рыбы. Мы стояли под тесовой крышей на бетонном полу. Все склонилось над трепещущей горой. Плотные и широченные караси, длинные зеленоватые щуки, толстые язи и крупные окуни лежали перед нами.

Человек высокого роста отецски сказал одному из рыбаков:

— Иди, бери ведро и накладывай рыбу да вари уху, корми летчиков. Уха будет настоящая рыбацкая, такая, что в Челябинске не найдешь. Нет ничего вкуснее байтакольской ухи!

Когда уха была готова, нас пригласили к обеду. Хозяйка дома, где мы остановились, черпаком выудила рыбу на два больших подноса. Их она поставила на ковры среди пола, а затем наложив хлеба. В фарфоровые пиалы налила уху.

Да, это была настоящая рыбацкая уха! Уха, которую дома при всех своих возможностях, пожалуй, не сварить. Вместе с нами обедал и сын хозяев Турусбек — молодой, красивый парень, студент-журналист.

— Пишешь ли о рыбаках? — спросили мы.

— Пока не решаюсь. Трудно писать об этих людях удивительной профессии, — ответил Турусбек...

**У**ЛЕТАЛИ мы с озера Байтаколь с таким радостным чувством, словно совершили какое-то важное открытие. Что ж, это и не удивительно: мы действительно открыли для себя еще один уголок нашей чудесной Родины, познакомились с жизнью замечательных людей в братском Казахстане.

Алексей БЕРСЕНЕВ,  
бортрадист Челябинского  
объединенного подразделения.

## Звездный путь

Ночь под утро гасит  
звезд плафоны,  
Бархат неба выцвел  
и поблек...  
Начал старт  
большого марафона  
В звездный путь  
советский человек.  
Циолковский твердо  
верил в это —  
Стал жилым  
бездонный небосвод!

Скоро Родина  
рукой ракетной  
Сыновей по звездам  
разнесет.  
И Земля с домашнею  
луною  
Им, вернувшимся,  
предстанет вдруг,  
Как березка у крыльца  
родного  
После долгих странствий  
и разлук.

## ВЕРТОЛЕТУ

В первый раз к тебе я шел  
с опаской,  
Помнишь ту минуту, вертолет?  
Ты явился будто бы из сказки  
Чудо-птицей с крыльями взлетел.  
На меня кабиной шестигранной  
Ты глядел, как робот-великан.  
Вздрыгнул винт и ветер ураганный  
Разогнал фантастики туман.  
В шутку ты для первого  
знакомства  
Ветром скинул шапки с новичков.  
Был и я объектом «вероломства»  
Под веселый хохот «старичков».  
Ты ушел, а вихрь паров бензина  
Прекратил свой дикий хоровод.  
Ты растаял в небе ярко-синем,

Где от гор зазубрен небосвод.  
А когда вернулся, на носилках  
От тебя мальчишку пронесли,  
Старика с лицом худым  
в прожилках  
Под руки солдаты провели,  
Врач у «санитарки» суетился...  
Снял папаху старец вековой.  
Вертолет, тебе он поклонился  
До земли седую голову.  
А потом сердца у нас стучали  
В унисон перед лицом невзгод.  
Разрубал винтами, как мечами,  
Я с тобой объятья непогод!  
Станислав ЛЯКИШЕВ,  
командир вертолета МИ-4  
Сургутского подразделения.

## Расскажут вам ВИНТЫ...

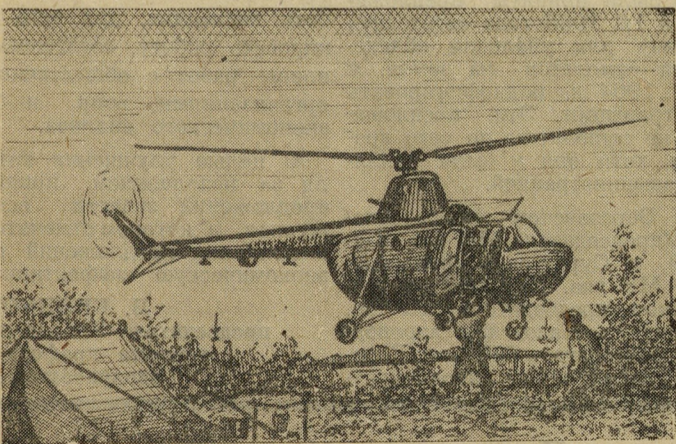
Винты воздушные  
на лайнерах —  
безмолвны?  
Нет, рокот их подобен  
звонкой песне!  
Вы станете богаче  
безусловно —  
Прислушайтесь —  
они несут вам вести.  
О том, как пахнут  
недрачи и сосны,  
Как по весне токует глухари...  
Авиатехник у винтов соосных  
Залюбовался красками зари.  
Он знает, где  
рождаются романтики.  
И слышит —

в тепляках до хрипоты —  
Рассказывают о пути  
в Антарктику  
Безмолвные воздушные винты...

## ПО-2

Что скажешь о его судьбе?  
И что в стихах о нем  
напишешь? —  
В его расчалках и винте  
Звенят ветра все реже, тише.  
Он не возьмет высот барьер.  
Жаль старикашку, право,  
что-то...  
Крылатый наш пенсионер  
Не может дня жить без работы.  
Виктор ГОЛОВКО,  
курсант Троицкого  
авиатехнического  
училища.

## Винтокрылый почтальон



После окончания авиачулища ГВФ Вадим Веприцкий стал пилотом вертолета МИ-4. Его направили на работу в Тюменское подразделение. А вскоре он переучился на вертолет МИ-1.

От рейса к рейсу росло мастерство авиатора, креп его авторитет в коллективе. Товарищи заметили у Вадима хорошие способности художника. На досуге он рисовал то, что переживал на земле и в воздухе во время полетов.

А вскоре Вадима Петровича Веприцкого избрали редактором стенной газеты.

И вот к нам в редакцию поступил рисунок В. П. Веприцкого «Почта пришла», который мы публикуем сегодня. По нему чувствуется уверенный почерк художника, наметанный глаз авиаспециалиста.

Нужно надеяться, что Вадим и впредь будет настойчиво совершенствовать мастерство художника.

Новых творческих удач тебе, Вадим!

## САТИРИЧЕСКИЕ МИНИАТЮРЫ



### Сто песен у скворца

Сто песен у скворца,  
Певец весьма  
занятный.  
Послушаешь и  
скажешь: молодец,  
Но есть один вопрос  
неделикатный:  
Он — просто  
подражатель  
иль творец?  
Кого-то муки  
творческие старят,

А он сомнений  
не желает  
знать.  
Звучат в большом  
его репертуаре  
Те песни, что сумел  
он перенять.  
Зачем ему сомненья и  
горенья:  
Он и без них  
Стал признанным  
певцом...  
...Поэта «Эн»  
с великим  
огорченьем  
Читаю я: он может  
стать  
«скворцом»!

### Один вопрос

Скажу откровенно,  
Мне по сердцу эта  
Примета суровых  
и радостных дней:  
В поэмах и сказках  
И в песнях  
воспеты  
Умелые руки  
рабочих людей.  
Хвала им  
Повсюду звучит  
вдохновенно.  
Их славят по праву.  
Ну, что за вопрос?!  
Воспеты мозоли,

прожилки и вены  
Порою шутило,  
а чаще — всерьез.  
Так пусть и поэма,  
и сказка,  
И песня  
Рабочим рукам свою  
дань отдают.  
А все-таки было б  
узнать интересно:  
А скоро ли  
Голову так воспоют!..

Владимир  
МИЛЮТИН,  
радиооператор  
Курганского  
аэропорта.



Свердловск-20,  
аэропорт Уктус.

Б2-05-21, доб. 1-96.

И. о. редактора Е. ЛИПОВИЧ.

НС 15808. Заказ № 5222.

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