

КАПИТАЛЬНОМУ СТРОИТЕЛЬСТВУ — КОНКРЕТНОЕ РУКОВОДСТВО

Если сравнить авиане перевозки, осуществленные самолетами и вертолетами Уральского управления гражданской авиации в 1961 году, с объемом перевозок, запланированных на 1965 год, то прирост составит 338 процентов.

Совершенно очевидно, что возможности такого прироста явились результатом освоения крупных средств, выделенных нашему управлению на капитальное строительство. Эти средства были израсходованы на реконструкцию действующих и строительство новых аэропортов и ввод в эксплуатацию объектов.

Естественно, что все эти годы, начиная с 1961 года, на капитальное строительство ассигнуются все более крупные суммы. К 1965 году эти средства увеличились почти вдвое, а за 9 месяцев 1965 года освоено столько же денег, сколько их освоено за весь 1964 год.

Для улучшения культурно-бытовых условий авиаработников ежегодно сдаются в эксплуатацию жилые дома, детские учреждения, учебные и бытовые здания, магазины и другие сооружения.

Наряду с выполнением государственного плана по основным видам производственной деятельности в подразделениях Уральского управления гражданской авиации выполнение плана капитального строительства по вводу объектов в эксплуатацию и освоению средств на цели капитального строительства является необходимым условием для успешного решения задач.

К сожалению, девятимесячный план капитального строительства по Уральскому управлению не выполнен. Основными задолжниками по капитальному строительству оказались подразделения, где начальниками аэропортов С. Е. Чернов и А. В. Кузнецов. Здесь план капитального строительства сорван по причине от-

сутствия со стороны руководителей подразделений конкретного руководства строительством.

До конца текущего года осталось меньше 3 месяцев. В четвертом квартале предстоит сдать в эксплуатацию объектов на сумму, в полтора раза превышающую средства, освоенные при сдаче объектов в течение трех предшествующих кварталов.

Наступают холода, а с ними приходят новые трудности. Для того чтобы выполнить установленный план ввода в строй объектов и освоения капиталовложений, прежде всего требуется самым тщательным образом разобраться с положением дел на каждой стройке, на каждом объекте, выявить причины, тормозящие строительство, добиться обеспечения строительных объектов необходимым оборудованием и кабельной продукцией. Для этого нужно совместно с партийными организациями взять под ежедневный оперативный контроль ход строительных работ, потребовать от подрядчиков наличия на всех объектах производственных графиков.

Судьба выполнения плана по капитальному строительству в значительной степени зависит от того, в какой мере руководители авиационных подразделений наладили контакт с местными советскими и партийными организациями. Видимо, следует чаще обращаться в исполкомы местных Советов, в городские, областные комитеты партии в тех случаях, когда на каком-то участке строительных работ наметятся условия, ставящие ввод в строй объектов под угрозу срыва.

Командиры, политработники, партийные и профсоюзные организации в подразделениях Уральского управления гражданской авиации должны помнить, что капитальное строительство — это база роста авиане перевозок на будущее. Они обязаны строго спраши-

вать с тех должностных лиц кто допускает малейшие, на первый взгляд, послабления в контроле за ходом капитального строительства.

Годовой план капитального строительства — закон не только строительных организаций, взявшихся за его осуществление, но и для подразделений Управления. Все объекты, запланированные на 1965 год, должны быть построены и сданы в эксплуатацию в установленные сроки. Это долг уральских авиаработников, дело нашей чести.

Н. СИДОРЕНКО,
начальник Уральского управления гражданской авиации.



С ПОБЕДОЙ, ХИМИКИ!

СИДОРЕНКО, БОЛЬШАКОВУ, КИЗИКОВУ

Поздравляем коллектив работников Уральского управления с выполнением обязательств по авиационно-химическим работам. Выражаем уверенность, что личный состав умножит свои усилия и добьется новых успехов в работе на колхозных и совхозных полях. Желаем всем авиаработникам управления хорошего здоровья, успеха в труде.

ЛОГИНОВ, БЕЗБОРОДОВ, МИШИНКИН.

ЗАДАНИЕ СЕМИЛЕТКИ

ПЕРЕКРЫТО!

1965 год является последним завершающим годом семилетки.

Коллективы промышленных предприятий, труженики сельского хозяйства рапортуют родной партии и правительству о досрочном выполнении заданий семилетки. Вместе с ними участвовали в выполнении семилетнего плана наши авиаторы, добившиеся значительных успехов на авиационно-химических работах. Отрадно отметить, что со своими заданиями они справились успешно.

По плану наши подразделения должны были довести обработку площадей в нынешнем году до 700 тысяч гектаров. А уже к 1 октября с. г. обработано свыше миллиона гектаров! Таким образом, «воздушные земледельцы» перекрыли плановое семилетнее задание на 300 тысяч гектаров.

За годы семилетки объемы авиационно-химических работ возросли в три с лишним раза. Если в 1959 году обработано всего 300 тысяч га, то в нынешнем — свыше миллиона га.

Увеличение промышленного производства минеральных удобрений, ядохимикатов и особенно гербицидов позволило нашим крылатым химикам в 1964-65 годах, несмотря на сложные условия и пересеченный рельеф местности Урала, резко увеличить объемы авиационно-химических работ. Только за последние два года в сельском и лесном хозяйствах обработано более 450 тысяч гектаров площадей.

Нужно отметить, что рост авиационно-химических работ идет, в основном,

за счет таких перспективных видов химической обработки, как борьба с сорняками и внесение минеральных удобрений. В годы семилетки объем воздушной обработки сорняков возрос в 27 раз, а внесение минеральных удобрений — в 8 раз. Достаточно сказать, что в 1965 году борьба с сорняками составила 62 процента от общего объема выполненных авиационно-химических работ. Следует подчеркнуть, что планы по авиационно-химическим работам подразделения управления выполняют на своей территории.

В нынешнем году все наши подразделения успешно выполнили свои обязательства по авиационно-химическим работам. Высоких результатов добились авиаторы Курганского подразделения (командир тов. Чернявский, инженер по спецприменениям тов. Птицын), Тюменского подразделения (командир тов. Тарелкин, инженер по спецприменениям тов. Христин). Курганцы обработали 255 тысяч гектаров, а тюменцы — 203 тысячи га.

Безусловно, успешному выполнению плана авиационно-химических работ способствовали четкая организация и умелое руководство в летных и технических коллективах Курганского, второго Свердловского и Пермского подразделений.

Хорошо потрудились на колхозных и совхозных полях передовые экипажи самолетов АН-2 и ЯК-12. Наиболее успешно поработали экипаж самолета АН-2 Тюменского подразделения, возглавляемый тов. Замоздра. За сезон авиаторы обработали на сорняках 19,3 тысячи га. Кур-

ганский экипаж АН-2 во главе с тов. Резниченко провел борьбу с сорняками на площади свыше 18 тысяч га. Курганский экипаж самолета АН-2, где командиром тов. Гребнев, обработал свыше 17 тысяч га.

Не отстали от своих коллег и крылатые химики самолетов ЯК-12. Экипаж самолета ЯК-12 тов. Попова из Кургана обработал за сезон около 10 тысяч га, а экипаж ЯК-12 тов. Уфимцева из Челябинска — свыше 5 тысяч га.

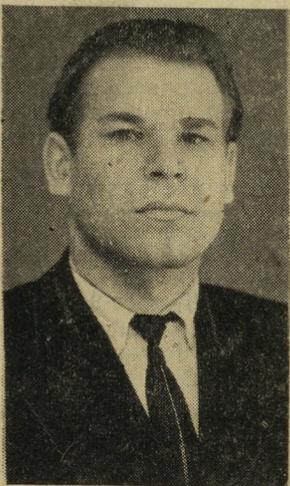
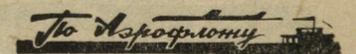
Совсем недавно вернулись из Средней Азии уральские «воздушные механизаторы». Сводный летный коллектив во главе с В. В. Ведерниковым провел дефолиацию хлопчатника на площади 36 тысяч гектаров.

Однако в наших подразделениях, к сожалению, имеется еще много недостатков в организации и проведении авиационно-химических работ. Их необходимо устранить и в новом, 1966 году, не повторять.

Кроме того, нужно более серьезно относиться к подбору летно-технического состава, направляемого на оперативные точки, лучше готовить материальную часть и заблаговременно готовить хозяйства к предстоящим авиационно-химическим работам.

Министерство гражданской авиации поздравило коллективы подразделений нашего управления с успешным выполнением своих обязательств. Это доверие окрыляет на новые трудовые подвиги крылатых химиков, которые намерены в будущем вести авиационно-химические работы только с отличным качеством, обеспечивая полную безопасность полетов.

Ю. ГУНДАРЕВ,
старший инженер
по спецприменению Уру ГА.



О ЛЮДЯХ ХОРОШИХ

КРЕПНУЩИЕ КРЫЛЬЯ

Отличная техника пилотирования на самолетах ЯК-12, АН-2, личная дисциплинированность — вот те качества, которые позволили молодому летчику Пермского объединенного подразделения Сергею Хамлову успешно освоить самолет ЛИ-2.

1965 год для Сергея Хамлова вдвойне знаменателен: товарищи тепло поздравили его с утверждением в должности командира корабля и с вступлением в ряды КПСС.

На снимке: командир самолета ЛИ-2 С. Хамлов.

СТЕННАЯ печать, как известно, призвана не только отражать трудовые будни того или другого коллектива, но и быть, как подчеркивал В. И. Ленин, «коллективным организатором». К сожалению, в наших подразделениях к стенным газетам до сих пор относятся как к второстепенному делу. Часто бывает так: вывесит «молнию» — критикуют товарища, повисит день листок — и с глаз долой. О дальнейшей его судьбе мало кто знает...

Нечто подобное происходит и в коллективе движженцев Кольцовского аэропорта. Нам с большим трудом удалось отыскать несколько номеров «молний» за этот год. Причем в разных сменах у стенных листков самые разные назва-

ния. Тут и «Листок трудовой славы», и «молния», и «За отличную связь» (это у движженцев-то!), и «За высокую культуру авиане перевозок» (?), и

ОТ СЛУЧАЯ К СЛУЧАЮ...

«Листок сатиры». Видимо, тут движженцы оказались в затруднительном положении — не нашлись бланки листков. Что ж, вполне допустимо.

Беда в другом. Уже очень нерегулярно выходят «молнии». Неужели у движженцев все идет гладко, как говорят, без сучка и задоринки?..

Обычно «молнии» выходят от случая к случаю. Так сказать, на злобу дня — о тех, кто допускает в работе промах. В феврале, например, критиковалось поведение движженца тов. Федотова, который

То станицам Стенных газет

явился на работу в нетрезвом виде (смена тов. Гурьева). В апрельском номере «молнии» (смена тов. Яшнова) под заголовком «Кто же все-таки виноват?» предлагается самый простейший способ расследования выпуска 107 рейса. Вообще-то, мягко говоря, такая критика вряд ли даст результаты...

Вот, пожалуй, и весь перечень критических листков. Остальные посвящены Дню Советской Армии, Международному женскому дню и 20-летию Великой Победы.

Думается, что такой метод выпуска стенной печати вряд ли принесет большую пользу коллективу. Ведь сила печати в том, чтобы изо дня в день вести наглядную агитацию, раскрывать передовой опыт авиаработников, пресекать нарушителей трудовой дисциплины. Об этом «молнии» скромно умалчивают.

Нужно надеяться, что в службе движения Кольцовского аэропорта, где сильная партийная организация и на счету которой немало добрых дел, стенная печать завоеует свою былую славу.

Л. ЕФИМОВ.

Мужество экипажа

Экипаж вертолета в составе командира вертолета В. Д. Епифанова, штурмана В. Д. Извекова и бортмеханика А. Д. Харкевича выполнял полет.

Через 2 часа 10 минут после вылета из аэропорта Сухуми в полете произошло самопроизвольное отключение трансмиссии вследствие отказа в работе двигателя!

Экипаж в создавшихся сложных условиях полета, проявив летное мастерство и выдержку, перевел вертолет на режим авторотации и произвел благополучную посадку.

За высокое летное мастерство приказом министра гражданской авиации ценным подарком награждены: командир вертолета тов. Епифанов В. Д., штурман вертолета тов. Извеков В. Д., бортмеханик вертолета тов. Харкевич А. Д.

ОСЕННИМ утром с аэродрома Соликамск самолет АН-2 Пермского объединенного подразделения произвел взлет. На борту самолета, кроме командира В. П. Бабина и второго пилота В. П. Сенаторова, находился штурман-съемщик А. А. Смелков.

Экипаж направлялся на поисково-съемочные работы. Набрал высоту, самолет лег на курс. Время шло быстро. Часовая стрелка перемещалась от деления к делению. Миновал час, пошел другой, на карту ложился все новые топографические знаки. Работа спорилась, настроение у летчиков было бодрым.

И вдруг... Это случилось в 10 часов. В кабине самолета остро запахло бензином. Владимир Петрович взглянул на прибор, указывающий давление горючего. Давление упало почти до нуля.

Штурман Смелков, осмотрите правую сторону пилотской кабины. А вы, Сенаторов, проверьте бензинопровод в пассажирской кабине, — послышались спокойные распоряжения командира. Осмотр оборудования результатов не дал.

Принимаю решение возвращаться на базу, — командир разворачивает самолет и берет курс на Соликамск. Одновременно был вскрыт люк

в пилотской кабине, второй пилот осмотрел бензопровод, проходящий под полом.

Шли минуты полета, стрелка прибора, показывающая давление горючего, замерла на нуле.

С целью поднять давление

ЛЕТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ НЕ ИМЕЕТ

бензина в системе командир приказывает пустить в ход ручной насос. Однако эта мера оказалась безрезультатной. Усилился лишь запах бензина в кабине. К этому моменту впереди по курсу показался поселок Низовое. В стороне от поселка виднелся скошенный луг.

Производим посадку на луг! — принял решение командир. И вот баки перекрыты, стоп-кран выключен.

После посадки самолет, пробежав около 70—80 метров, остановился. На месте посадки и почти вдоль всей линии пробега остались следы течи бензина из-под капота.

В результате хладнокровия, проявленного экипажем самолета в сложной обстановке, и благодаря грамотному решению командира предотвращено летное происшествие.

ГЛАВНОЕ

безопасность полетов

При осмотре материальной части на земле оказалось, что течь горючего произошла по причине разрушения трубки замера, давления бензина и отбортовочной колодки. После устранения дефекта самолет возвращен в строй.

За плечами летчика третьего класса командира самолета Владимира Петровича Бабина около 15 лет работы в авиации. Все эти годы он неустанно совершенствовал свои теоретические знания и практические навыки по самолетовождению. Его общий налет приближается к 5 тысячам часов. Поверяющие технику пилотирования В. П. Бабина, как правило, оценивают ее на отлично. Как самая положительная аттестация звучит фраза, записанная в одной из характеристик



летчика: «Летает без летных нарушений».

С. ВЛАДИМИРОВ.

На снимке: командир самолета АН-2 Пермского подразделения, ударник коммунистического труда В. П. Бабин.

Указ Президиума Верховного Совета СССР

ОБ УСТАНОВЛЕНИИ ПОЧЕТНЫХ ЗВАНИЙ «ЗАСЛУЖЕННЫЙ ПИЛОТ СССР» И «ЗАСЛУЖЕННЫЙ ШТУРМАН СССР»

1. Установить почетные звания «Заслуженный пилот СССР» и «Заслуженный штурман СССР».

2. Почетные звания «Заслуженный пилот СССР» и «Заслуженный штурман СССР» присваиваются Президиумом Верховного Совета СССР летному составу гражданской авиации СССР, имеющему квалификацию пилота (штурмана) 1 клас-

са, за особые заслуги в освоении современной авиационной техники, применение наиболее совершенных методов самолетовождения, высокие показатели в воспитании и обучении летных кадров, многолетнюю безаварийную летную работу и за выдающиеся достижения по применению авиации в народном хозяйстве страны.

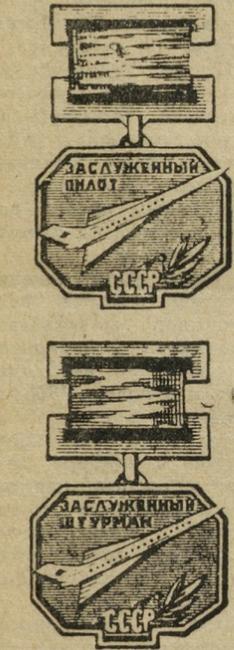
3. Утвердить Положение о почетных званиях «Заслуженный пилот СССР» и «Заслуженный штурман СССР» и описания нагрудных знаков «Заслуженный пилот СССР» и «Заслуженный штурман СССР».

Председатель Президиума Верховного Совета СССР А. Микоян. Секретарь Президиума Верховного Совета СССР М. Георгадзе.

Москва, Кремль, 30 сентября 1965 года.

ПОЛОЖЕНИЕ

О почетных званиях «Заслуженный пилот СССР» и «Заслуженный штурман СССР»



1. Почетные звания «Заслуженный пилот СССР» и «Заслуженный штурман СССР» присваиваются Президиумом Верховного Совета СССР летному составу гражданской авиации СССР, имеющему

квалификацию пилота (штурмана) 1 класса, за особые заслуги в освоении современной авиационной техники, применение наиболее совершенных методов самолетовождения, высокие показатели в воспитании и обучении летных кадров, многолетнюю безаварийную летную работу и за выдающиеся достижения по применению

авиации в народном хозяйстве страны. 2. Присвоение почетных званий «Заслуженный пилот СССР» и «Заслуженный штурман СССР» производится по представлению министра гражданской авиации СССР. 3. Лицам, удостоенным звания «Заслуженный пилот СССР» или «Заслуженный штурман СССР», вручается грамота Президиума

Верховного Совета СССР и нагрудный знак установленного образца. 4. Нагрудные знаки «Заслуженный пилот СССР» и «Заслуженный штурман СССР» носятся на правой стороне груди и при наличии у лиц, удостоенных указанных почетных званий, орденов СССР размещаются над ними. 5. Лишение почетного звания «Заслуженный пилот СССР» или

«Заслуженный штурман СССР» может быть произведено только Президиумом Верховного Совета СССР. С представлением о лишении указанных званий могут войти в Президиум Верховного Совета СССР судебные органы или министр гражданской авиации СССР. Секретарь Президиума Верховного Совета СССР М. ГЕОРГАДЗЕ.

Мысли в редакцию

ДОРОГОЙ ОТЦОВ

В школе № 92, расположенной в поселке кольцовских авиарботников, начались занятия по производственному обучению. В процессе учебы старшеклассники осваивают специальность авиационных механиков.

Школьники с желанием посещают занятия производственного обучения. Многие из них мечтают стать в будущем пилотами, авиационными инженерами.

К проведению занятий привлечены специалисты Кольцовского аэропорта. Для успешного проведения уроков много сделали тт. Я. М. Ярошевич, Ю. П. Солодков, П. С. Бугайчук, Э. А. Юшкевич.

Большая и плодотворная работа коллектива преподавателей дала уже неплохие результаты. Проверка знаний у школьников показала, что большинство из них освоило авиационную технику на хорошо и отлично. Среди лучших многие дети авиаторов: Саша Гурьев, Боря Парамошкин, Саша Казанцев, Вова Смолин и другие. Особенно хочется отметить группу школьников, которая завершила учебную авиационную подготовку в сентябре. Все эти ребята сдали экзамены по двигателю и самолету только на повышенные оценки. **В. ИВАНОВ, наш рабкор.**

ВПЕРЕДИ — ПЕРВЕНСТВО АЭРОФЛОТА

Жарким был для наших физкультурников летний спортивный сезон. Большой и напряженный труд волейболистов, легкоатлетов, теннисистов, футболистов, пловцов увенчан вторым местом в первенстве Аэрофлота.

Однако почивать на лаврах рано. На

горизонте новые старты, борьба за почетные титулы. Впервые в Аэрофлоте будет разыграно звание чемпиона по шахматам. Соревнование проводится в три этапа: первенство управления, зоны и, затем, финал в Москве.

Пора приступать к интенсивным трени-

ровкам и лыжникам. Не за горами первенство Аэрофлота по лыжным гонкам. По предварительным наметкам, финальные соревнования состоятся в

Свердловске. В программе у мужчин эстафета, 15 и 30 километров, у женщин — эстафета, 5 и 10 километров.

Н. ПЕТРОВ, наш рабкор.



Свердловск-20, аэропорт Уктус.

Б2-05-21, доб. 1-96.

Редактор Р. ЛАПИКОВ.

НС 17897

Заказ № 5274

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