

АВИАРАБОТНИКИ УРАЛА!

В 1966 году для успешного выполнения

плана нам необходимо

ОБЕСПЕЧИТЬ:

пассажирооборот — 1940 млн.

пассажиро-километров; участковый

тонно-километраж — 380 млн. тонно-

километров

ОТПРАВИТЬ:

2 450 000 пассажиров;

10 000 тонн почты;

107 000 тонн грузов

ПОЛУЧИТЬ ДОХОДОВ:

73 190 тыс. рублей

ЛИЧНЫМ ПРИМЕРОМ

СРАВНИТЕЛЬНО недавно в наш летный коллектив пришел командир самолета АН-2 А. В. Калинин. За короткий срок он зарекомендовал себя умелым специалистом, хорошо знающим и любящим летное дело.

Свой большой жизненный опыт, опыт инструкторской работы в ВВС, коммунист Калинин умело применяет в своей работе. Поэтому неслучайно, что молодой авиатор, второй пилот Кошелев стал надежным помощником командира в полетах.

Совершенствуя свое летное мастерство, командир самолета А. В. Калинин достиг хороших производственных успехов. Сейчас он летает днем в простых и сложных метеоусловиях и ночью. Это результат кропотливого труда.

Выполняя производственный план из месяца в месяц без замечаний, экипаж, возглавляемый А. В. Калинин, всегда находится в числе передовых.

Коммунисты летного коллектива оказали летчику высокое доверие — Анатолия Викторовича избрали заместителем парторга. Это оценка скромности и трудолюбия коммуниста Калинина.

П. ГЛАДЫШЕВ,
командир авиавзвена.

Летать без нарушений

В минувшем году авиаторы летного коллектива самолетов ЯК-12 работали слаженно и дружно. Санитарные полеты, лесопатрулирование — различные задания приходилось им выполнять.

Благодаря четкой организации полетов вместо запланированных 8400 часов налетали 10 тысяч часов. По плану нужно было налетать 94 тысячи тонно-километров, а налетали 130 тысяч. Отлично потруди-

лись авиаторы нашего коллектива пилоты самолетов ЯК-12 Ю. Архипов, В. Зуев, С. Языков, А. Балицкий, В. Батенев. Эти летчики отлетали в минувшем году без летных нарушений. Впереди у наших

авиаторов главная задача — трудовыми победами встретить XXIII съезд родной партии.

Л. ПЕЧЕРКИН,
командир летного коллектива второго Свердловского подразделения.

Авиатор УРАЛА

ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА УРАЛЬСКОГО
УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ И ТЕРКОМА
ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

№ 3 (1501).

СРЕДА, 12 ЯНВАРЯ
1966 г.

Год издания
XXIII

НА УДАРНОЙ ВАХТЕ

Многие коллективы Уральского управления гражданской авиации включились в соревнование за достойную встречу XXIII съезда КПСС. Сегодня мы публикуем подборку материалов, рассказывающих о том, как авиарботники второго Свердловского подразделения вступили в новое пятилетие и какие подарки они готовят к знаменательной дате.

К НОВЫМ РУБЕЖАМ

Связисты второго Свердловского подразделения неплохо справились с делами завершили минувший год. В большинстве аэропортов МВЛ своевременно и качественно подготовлено все оборудование к осенне-зимней навигации.

Отлично поработали в минувшем году наши авиарботники Ю. А. Минеев, М. В. Кузнецов,

И. Н. Михельсон, Б. А. Вахрушев, А. Г. Горбунов, И. А. Скачков, Л. А. Шестеров и многие другие связисты.

Сейчас наш коллектив встал на трудовую вахту в честь предстоящего партийного съезда.

Р. ЖУРОВ,
начальник службы связи.

Ударный труд

с первых дней

нового года —

залог успеха



Высшая оценка

Коллектив отдела перевозок Уктусского аэропорта достойно встретил новый год, — первый год новой пятилетки. Воодушевленные решениями сентябрьского Пленума ЦК КПСС, наши авиарботники взяли в октябре повышенные обязательства. Свое слово работники отдела перевозок сдержали с честью.

Годовой план по перевозкам пассажиров выполнен уже к 20 декабря 1965 года. Это хороший подарок авиарботников XXIII съезду КПСС.

Славно потрудились смена, возглавляемая ударником коммунистического труда коммунистом тов. Григоровым. Хорошо работают грузчики: ударник коммунистического труда П. Н. Зотов, Г. А. Сидантьев, дежурные тт. Дубовкина и Пыжьянова.

Перевозчики не имеют за второе полугодие ни одной жалобы от пассажиров. Не проходит и дня, чтобы наши пассажиры не оставили отзыва: «Спасибо за культурное обслуживание». Это ли не высшая оценка нашей работы!

В. ДЕРЕВЯНЧЕНКО,
начальник отдела перевозок Уктусского аэропорта.

Впереди — новые старты

УСПЕШНО завершили сезон авиационных работ крылатые химики второго Свердловского подразделения. Вместо 180 тысяч гектаров по плану, обработано около 192 тысяч, т. е. план выполнен на 106,5 процента.

Рост к 1964 году составил 25 тысяч гектаров, т. е. 15 процентов. Из 19 721 гектара, обработанных в прошлом году, самолетами АН-2 выполнено 175 549 га. Общий налет составил 2 556 часов. Самолетами ЯК-12 обработано 10 580 гектаров, а налет составил 277 часов. Вертолеты МИ-1 обработали 5 592 гектара, их налет — 175 часов.

Большой успех выпал на долю авиавзвена, возглавляемого тов. Гридневым. Авиаторы обработали свыше 90 тысяч гектаров. А

авиавзвено тов. Кондрашкина обработало около 85 тысяч гектаров.

Авиаторы обслуживали хозяйства в Челябинской, Ульяновской областях и Узбекистане. Лучшие показатели по выработке на гектар у экипажей АН-2, где командиром самолета тов. Амосов, обработавшего 32 904 га, у тов. Морозова, обработавшего 31 915 гектаров, и у тов. Плотникова, обработавшего 20 379 га.

О качестве работ наших химиков лучше всего говорят отзывы хозяйств из Байкалово, Никола-Павловского. Труженики полей благодарили за помощь экипаж ЯК-12, где пилотом Ю. Архипов и авиатехником тов. Михайлов. Им

вручены Почетные грамоты.

Руководство Никола-Павловского совхоза отметило хорошую работу экипажа АН-2, где командиром тов. Бекетов, и авиатехник тов. Воронин. Авиаторы рассеяли 3 603 центнера минеральных удобрений. Экипаж АН-2 тов. Амосова провел в сжатые сроки прополку посевов от сорняков на площади 2 250 гектаров.

Об экономическом эффекте воздушной обработки говорят отчеты хозяйств. В совхозе «Родина» прополка кукурузы на площади 988 га дала надбавку урожая 22 центнера зеленой массы с гектара. Затраты на авиационные работы окупались в 7,8 раза.

В Нижне-Тагильском управлении прибавка зеленой массы кукурузы составила в среднем



40 процентов на один гектар. В Артинском управлении два самолета пропололи 19,8 тысячи га, тогда как все наземные механизмы района — всего 1 672 гектара.

Словом, преимущество воздушной обработки — налицо. Впереди у авиаторов — новые рубежи.

А. МИХЕЛЬСОН,
инженер по спецприменению второго Свердловского подразделения.

Под лежащий камень...

Огромную роль в решении производственных вопросов, в борьбе с недостатками, с нарушениями трудовой дисциплины играют штабы «Комсомольского прожектора». Они наделены большими полномочиями. Перед каждым «КП» в зависимости от специфики производства стоят свои особые задачи.

В аэропорту Кольцово в 1965 году при комитете комсомола было создано два штаба «КП» и «Комсомольский штаб за отличное обслуживание пассажиров». Члены штаба своей деятельностью принесли некоторую пользу производству. Можно было ожидать большего, но скоро пыл комсомольцев угас, и уже к августу оба штаба перестали фактически существовать. Причин к этому нашлось нема-

ло. Можно, пожалуй, согласиться с секретарем комитета в том, что здесь сказалась слабая роль комсомольской организации со стороны парторганизации. Сами комсомольцы видят причины бездеятельности в уходе некоторых членов штаба в отпуск, на учебу, в армию и т. д.

Однако за всеми этими «аргументами» кроется, на наш взгляд, главная причина — пассивность.

Подумать только: из 452-х комсомольцев нельзя подобрать кандидатур для штабов!

Вся беда кроется в самой деятельности «КП». «Комсомольский штаб за отличное обслуживание пассажиров» состоял из 20 человек. Члены штаба дежурили по аэровокзалу, организовывали рейды по службам и цехам. Замеченные недостатки аккуратно записывались в специальной книге. Наиболее «веские» из них находили отражение в «Сигнальных листках». Вот и все.

Штаб добросовестно вел протокольную работу, и, пожалуй, это оттолкнуло ребят от дежурств, рейдов и т. д. Они попросту говоря «скисли». Не было в их работе главного — ответственности. Комсомольцы не видели результатов своего труда, действительности критических выступлений.

Штаб «КП» во главе с В. Фирсовым провел 24 рейда. Но и здесь о результатах рейдов только сигналы в инстанции. Не всегда была организована проверка исполнения по сигналам. Ребята оставались довольны малой толикой: указали на упу-

Комсомольская ЖИЗНЬ

ния в работе прачечной, на мелкие недостатки в гостинице, и на этом поставили точку.

У нас нет оснований не верить словам секретаря комитета комсомола В. Синегубова, что штабы разовьют бурную деятельность к февралю. Если это будет так, то они не должны быть похожими на своих предшественников. К работе комсомольских штабов надо привлечь комсомольцев по-настоящему активных, увлекающихся делом и знающих специфику производства. Каждому штабу нужна ясно поставленная цель и конкретная работа. Их девизом должны стать слова Маяковского: «Светить всегда, светить везде!».

А. ПРОЩЕНКО.

По Аэрофлоту

НА ЭКОНОМЛЕННОМ ГОРЮЧЕМ

15 декабря рейс Хабаровск — Иркутск — Хабаровск для экипажа самолета ИЛ-14, руководит которым тов. Карамышев (летный коллектив тов. Сапожникова), был не совсем обычным.

Необычность рейса в том, что выполнялся он на экономленном экипажами топливе. Беря повышенные обязательства в честь XXIII съезда КПСС, личный состав самолетов ИЛ-14 давал такое слово. И, как видите, сдержал его.

● РЕПОРТАЖ

Над трассой газопровода

Получено «добро» на взлет. Взлетев снежную пыль, вертолет МИ-1, плавно покачивается, стартует с летного поля Уктусского аэропорта.

Через несколько минут винтокрылая машина берет заданный курс, летит в сторону Нижнего Тагила... Пилот Дмитрий Молчан сосредоточен — строго контролирует работу всех приборов, сверяет по карте маршрут. Что и говорить, ответственный полет предстоит — задание он получил необычное.

Все пришлось делать авиатору — выполнять обязанности лесного патруля (нет ли где пожаров?), летать по срочному звонку санитарной авиации, чтобы отвезти беду от людей, обслуживать геологов. Более 2000 часов налетал авиатор Молчан. Но такого задания выполнять не приходилось.

В штабе командир О. В. Шестаков сказал Дмитрию:

— Полетишь на контроль газопровода. Хорошенько подготовься к полету!...

И вот винтокрыл в небе. Вскоре он приземлился в Нижнем Тагиле. Отсюда вертолету предстоит лететь в Челябинск, периодически совершая посадки. Нужно на отрезке газопровода Нижний Тагил — Челябинск проверить перепад давлений «голубого топлива», надежность и герметичность насосных установок.

Первая посадка. В блоках специалисты газопровода делают первые записи: «Все нормально». Затем вторая, третья посадки — замечаний нет.

Вертолет снова взмывает в небо и берет обратный курс. Пройдено более 350 километров над трассой газопровода.

Дружба работников газопровода Бухара — Урал с авиаторами стала доброй традицией, крепнущей день за днем.

Е. ЛИПОВИЧ.

ВЕРТОЛЕТ СПЕШИТ НА ПОМОЩЬ

Ребяташки из Ново-Маклаковской школы-интерната отправились на воскресенье домой в деревню Рудиковку. До нее, как говорится, рукой подать. Надо только перейти через Енисей. Река уже давно была скована льдом. Через нее ездили на лошадях, готовилась дорога и для автомашин.

И вдруг в енисейском аэропорту раздался тревожный звонок.

— Енисей дал подвижку. На льдине — люди, в районе деревни Рудиковки. Аэропорт срочно связался по радию с заместителем командира подразделения по вертолетам Иваном Поправой, который в это время находился на тренировочном полете в районе Енисея с командиром вертолета Валерием Накаряковым.

ПРИБЛИЖАЮЩИЙСЯ XXIII съезд КПСС вызвал большую активность трудящихся. Готовятся к славной дате и наши авиароботники — специалисты инженерно-авиационной службы. Независимо от времени года они ритмично и качественно обслуживают авиационную технику.

Сокращение простоев самолетов на трудоемких регламентах в значительной степени зависит от предварительной подготовки отдельных процессов обслуживания. Понимая это, коллектив УТР поставил перед собой задачу создать возможный фонд съемных деталей и узлов.

Приведу несколько примеров. Раньше авиатехники прямо у самолетов производили полевой ремонт цилиндров, связанный с заменой поршневых ко-

лец, притиркой клапанов, фрезеровкой седел. Тоже самое можно сказать и о ремонте амортизаторов шасси самолетов. Сейчас все эти агрегаты готовятся в монтажном отделении, которое возглавляет авиатехник коммунист Н. А. Чирков. Много изобретательности проявляют и остальные мон-

инженера В. М. Середы авиатехником Н. А. Чирковым. Уникальное приспособление для замера углов отклонения рулей и элеронов предложил техник-бригадир А. В. Бызов. Умельцами руководителями зарекомендовали себя бригадир Р. Г. Калинин и техник В. Н. Михайлов. Хорошим примером служат опытные работники



лодога техника Ф. Ф. Лежнева. Но вскоре его любознательность, скромность, быстрая хватка в работе приковали всеобщее внимание. Бригадир Р. Г. Калинин стал поручать ему все более и более сложные работы. Результат не замедлил сказаться. Сейчас авиатехнику Лежневу можно доверить любую работу по обслуживанию самолетов.

Ю. ТАРАСОВ, начальник участка трудоемких работ.

ЛЮДИ ОДНОГО УЧАСТКА

тажники: старший техник коммунист С. Н. Устюжанин, авиатехник Л. А. Овечкин.

В настоящее время они закончили монтаж установки для пропарки и промывки радиаторов. Конструирование и изготовление установки осуществлено по идее и под руководством

Г. И. Сивков, Н. И. Черных, П. Д. Дмитриев, Л. А. Сушанек и многие другие.

Пополняется участок молодыми специалистами. Нечего греха таить, иногда выпускника училища мы встречаем с чувством настороженности. Так, пожалуй, встретили мы и мо-

СМОТР СТЕННОЙ ПЕЧАТИ

В канун нового года в ЛЭРМ Челябинского подразделения по инициативе парторганизации был организован смотр стеной печати. Смотр показал, что стеновые газеты в этом коллективе выпускаются регулярно, оказывают помощь в выполнении производственных задач.

Во втором цехе (редактор А. Б. Быков, члены редколлегии Н. И. Огиенко и В. Ф. Бугуев) на смотр представлено 11 номеров газет и 5 сатирических листов. Регулярно выпускаются газеты и в третьей смене цеха № 1. Редакторы Л. А. Рачев и В. М. Сафонов представили на смотр 9 номеров газет и несколько сатирических листов.

Однако, к сожалению, не в полную силу поработала редколлегия органа комсомольской организации ЛЭРМ (секретарь В. А. Мялов). На смотр представлено всего 3 сатирических листка «От винта» — приложения к газете «Комсомолец».

Двумя номерами ограничился легкомоторный парк (редактор П. А. Бережной). Газета «Авиатор» (редактор Б. П. Белодубровский) представлена 3 номерами. В третьем цехе ремучастком послано на смотр 7 сатирических листов. Зато участки ПДО (руководитель Л. Е. Лобкарев и бытовая бригада (руководитель В. Н. Пидненко) — в смот-

ре вообще не участвовали.

Итоги смотра таковы. Первое место присвоено редколлегии цеха № 2 (редактор А. Б. Быков, члены редколлегии Н. И. Огиенко и В. Ф. Бугуев). Второе место — редколлегии смены № 3 (редакторы Л. А. Рачев и В. М. Сафонов).

За активное содействие стеной печати специальным приказом начальник ЛЭРМ поощрил ряд авиароботников. Благодарность объявлена начальнику цеха № 2 М. Д. Васильченко и начальнику смены № 3 В. К. Пигалева. За сотрудничество в стеной печати Почетными грамотами награждены В. А. Фролов, В. М. Сафонов, Н. И. Огиенко, А. Б. Быков.

Более тридцати спортсменов приняли участие в соревнованиях сильнейших акробатов Кольцовского аэропорта. Наряду с авиаторами звание чемпионов оспаривали юные акробаты истокского детского дома и школы № 92.

В программу соревнований входили вольные упражнения, прыжки, а так же выступления силовых пар. Многие из участников повысили свои квалификационные разряды, продемон-



СИЛЬНЫЕ, ЛОВКИЕ, СМЕЛЫЕ

стрировав при этом незаурядное мастерство.

Победителям вручены заслуженные награды — грамоты и ценные призы. Среди них есть и спортсмены — авиароботники, которых тренирует Петр Федорович Лаптев.

М. ГОРЮКОВА, наш внештатный корреспондент.

Доброе начало

Юношеская команда Кольцовского аэропорта по хоккею с шайбой организована недавно. Однако за ее плечами уже немало жарких боев на ледяном поле.

Команда авиаторов приняла участие в первенстве школьных команд Свердловска на приз «Золотая шайба». Несколько встреч они уверенно выиграли и только в последнем матче перед финалом потерпели поражение. Игры показали, что у юных коллективов есть хорошие данные для того, чтобы со временем выступать на равных с ведущими командами города.

Фельетон

СОРВАЛО ВЫЛЕТ... РАВНОДУШИЕ

30 декабря, в канун нового года, мы пришли на аэродром для выполнения рейса № 19. Но выполнили мы его... только 31 декабря утром. А ведь можно было улететь и 30-го, хотя бы с 2-часовым опозданием...

Самолет, который шел 20 рейсом, задержался в Тюмени. Диспетчер ЛЭРМ тов. Семьяков другого самолета нам не дал: его готовили для 167 рейса на Курган.

Ко всем доводам, что в Курган можно послать самолет, идущий рейсом № 2 из Сале-

харда и 167 рейс задерживается в Москве, — диспетчер оставался равнодушным. Нет у меня самолета и точка! Хотя бортмеханик был на самолете № 46758 и техническая бригада обещала подготовить его за полчаса.

Только после звонка начальнику ЛЭРМ тов. Ярошевичу вопрос был решен: за 30 минут самолет подготовили к полету. Но зато более часа собирали пассажиров — сургутских, тобольских. Еще полчаса заняла эта процедура. А там — закрылась Тюмень по метеоусловиям. И рейс был задержан на сутки.

Ни в ДСУ, ни в АДС мер не принимали: «Не наш участок и все», — говорили там. Так равнодушие сорвало рейс. И все дело в том, что мало еще в нашей работе беспокойства и инициативы.

По этому случаю мы написали стихотворный фельетон.

Вот такой был с нами случай.
Провожая старый год,
Экипаж мечтал наш:
Лучше б побыстрей уйти в полет.
Семьяков, диспетчер ЛЭРМа,
Отвечая с гонорком,
Поиграл на наших нервах:
Улетите, мол, потом...
ДСУ нам так сказал:

Сигналы

— ЛЭРМ готовность не дает. Передайте-ка в вокзал — с опозданием пойдет. Все судили, да решали. Стоял исправный самолет. Из Тюмени рейса ждали, Шел на убыль старый год... Наконец-то:

— Вам готовность! — Принят с радостью сигнал. Экипаж, на крыльях словно, Над землей он поднял. Запустили мы моторы. А сердцам хотелось петь! Но... не так-то, братцы,

До Тюмени долететь. — Выключайте.

Подождите! — АДС нам говорит, — Семь тюменцев заберите. Не спешите. Не горит. Не горело — это точно: Жаром вспыхнуло внутри! Был отложен этой ночью Рейс до утренней зари. Пассажиры возмущались: — Где же скорость? — Где комфорт? — И... в Кольцово все остались...

Вот сюрприз под Новый год! В оправдание — ни слова Им не мог сказать пилот... Было жаль нам, Что в Кольцово Равнодушие живет.

В. ФРОЛОВСКИЙ, командир АН-24; Е. СЕМЕНОВ, второй пилот АН-24 Свердловского подразделения.

То Аэропорту

— Прекратить тренировку, — последовала команда. — Немедленно следовать вверх по Енисею. На реке подвижка льда, в районе деревни Рудиковки возьмите на борт людей, попавших в беду.

Поправа повел МИ-4 по заданному курсу. В районе деревни Каменск, на Енисее, были обнаружены трое людей, которые беспомощно стояли на льду, окруженные большими разводьями. Вертолет снизился и завис над самой льдиной. Валентин Страшиников быстро открыл дверь и помог растерявшимся двум женщинам и мужчине подняться на борт. Еще две минуты, и их высадили на берег около деревни.

Доложили по радию в аэропорт.

— Следовать дальше, — последовал приказ. — На льду группа школьников.

И снова вертолет идет над Енисеем. А вот и черные точки на льду.

— Вижу людей, — доложил Поправа, — приступаем к снятию.

Так же осторожно завис вертолет над льдиной.

Девять мальчишек и девчонок один за другим оказались на борту. Вслед за ними Страшиников помог подняться и двум взрослым.

Вскоре вертолет приземлился около деревни Рудиковки. Страшиников открыл дверь и скомандовал:

— А теперь марш по домам. Ребяташки гурьбой высыпали из вертолета. Их уже встречали взволнованные родители.



Свердловск-20,

аэропорт Уктус.

Б2-05-21, доб. 1-96.

Редактор Р. ЛАПИКОВ.

НС 15068. Заказ № 1327.

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