

## Авиатор УРАЛА

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА УРАЛЬСКОГО  
УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ И ТЕРКОМА  
ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

№ 16 (1514).

СУББОТА, 5 МАРТА  
1966 г.

Год издания  
XXIV

Навстречу XXIII съезду партии

### НОВАЯ АВИАЛИНИЯ

Готовясь достойно встретить XXIII съезд КПСС, авиарботники 2-го Свердловского объединенного подразделения принимают меры к расширению местных воздушных линий.

Впервые начинается регулярное воздушное сообщение между Свердловском и Туринском.

Расписание вылетов самолетов составлено с максимальной выгодой для пассажиров.

### Плоды инициативы

Считанные дни остались до открытия XXIII съезда Коммунистической партии Советского Союза. Вместе со всем советским народом авиарботники Урала готовят к знаменательной дате трудовые подарки.

С подъемом трудятся в эти дни связисты Тобольского подразделения. Их руками введено в строй новое радиотехническое оборудование, произведен монтаж объектов связи и радионавигации. Коллектив поставил перед собой цель: добиться образцового порядка на рабочих местах и в оформлении технической документа-

ции. Можно смело сказать, что с этой задачей связисты справились.

В Тобольске введен такой порядок: раз оборудование поступило, оно должно быть в самые короткие сроки введено в строй. Похвален и тот факт, что в коллективе не забывают о создании хороших условий для работы диспетчера, дежурного техника, радиооператора.

Работники службы связи любят свой труд и это чувствуется во всем. С хорошим качеством они провели монтаж линейно-аппаратного зала, смонтировали телефонную станцию на 100

номеров, а также два пульта РДП для диспетчера.

Это большой труд и радует, что все работы связисты выполнили своими руками, без посторонней помощи.

Особенно хочется отметить добросовестный труд А. В. СУГАЧКОВА, возглавившего монтажные работы.

Немало энергии и инициативы вкладывают в свой труд инженер службы РиР Г. П. ШАХОВ, начальник узла связи Л. И. ШАЦКОВ, радиотехник А. Н. ЗЕЛЕНЦКИЙ, электротехник БЕКШЕНЕВ, моторист А. САИТОВ. Вместе со

ЧЕТВЕРТЫЙ раз подряд коммунисты смены отдела перевозок аэропорта Кольцово избирают своим партгрупоргом Зою Михайловну Малахову. Сама по себе работа дежурного диспетчера по транзиту сложна и беспокойна. От качества этой работы в большой мере зависит степень коммерческой загрузки рейсовых самолетов, движение пассажирских потоков. Рабочее место Зои Михайловны можно сравнить, пожалуй, с постом регулировщика на оживленном перекрестке дорог. Требуется не только быстрота

Лучшие авиарботники отдела перевозок Сургутского аэропорта тт. Борисенко, Ощепкова, Морякова и Гуменникова на занятиях по конретной экономике.



### ДУША КОЛЛЕКТИВА

в оформлении документов, но и отличное знание обстановки в аэропорту.

В общественной работе Зоя Михайловна не ждет, когда ей подскажут: делай так. Если в

смене наметилось ослабление требований по культуре обслуживания пассажиров, партгрупорг немедленно собирает партийную группу и разговор начинается предметный, на конкрет-

ных фактах. И налицо результаты: число жалоб и нареканий, как правило, после таких беседований уменьшается.

А. ИВАНОВ,  
диспетчер по  
загрузке.

### Спасибо, доктор...

В поликлинике Кольцовского аэропорта много хороших врачей, которые заслужили любовь и уважение авиарботников и других жителей поселка. С особой благодарностью называют врача-невропатолога Зинаиду Александровну Оглоблину.

Ее чуткость к человеку, душевное слово придают бодрость, веру в выздоровление.

### Воздушные бои над Турой

Кто в последние воскресные дни проходил утром по новому мосту, тот невольно становился свидетелем любопытного зрелища. Внимание горожан привлекло пронзительное гудение моторов, мелькание в воздухе над Турой крылатых моделей... Да, это проходили соревнования авиамodelистов, воспитанников Тюменской станции юных техников. Но это были необычные

соревнования. Болельщики привыкли видеть в воздухе одну кордовую модель, а на этот раз их было сразу две, они носились друг за другом, делая головокружительные петли и перевороты.

Полеты напоминали воздушный бой. Так и было на самом деле. Новый вид соревнований впервые стал проводиться нашими авиамodelистами.

КОМАНДИР самолета АН-2 Виталий Филиппович Амосов вместе со своим экипажем три сезона выполнял авиационно-химические работы в совхозах и колхозах. За это время им обработаны многие тысячи гектаров полей, только в прошлом году были уничтожены сорняки на площади 32 тысячи гектаров.

В проекте Директив XXIII съезда партии говорится, что в наступившей пятилетке объем авиационно-химических работ в сельском хозяйстве значительно возрастет. Редакция попросила В. Ф. Амосова рассказать об опыте своей работы, поделиться мыслями, указать на недостатки, которые еще мешают авиаторам в полной мере использовать имеющиеся возможности.

С каждым годом увеличивается объем авиационных работ в сельском хозяйстве. Например, в 1960 году свердловские авиаторы провели борьбу с сорняками только на 2200 гектарах, а в прошлом году площадь обработанных гектаров уже превысила 86 тысяч. Но и это теперь не может удовлетворить нужды совхозов и колхозов. Земледельцы ждут от нас большего. И авиаторы имеют возможность увеличить объем работ. Надо только убрать помехи с их пути.

Борьба с сорняками в посевах сельскохозяйственных культур с помощью авиации имеет свои специфические условия: опрыскивание посевов должно проводиться в определенные агротехнические сроки, причем, эти сроки одновременные для всей области и не превышают, как правило,

срока, хотя был известен срок, не подготовили как надо посадочную площадку, не завезли ядохимикаты, не соорудили емкости для воды. В результате авиаторы много времени потеряли там впустую и в других хозяйствах не сумели своевременно обработать

посевы. химикатов, продолжается обработка. Такая «карусель» дорого обходится. Производительность самолета значительно снижается. Это понятно, конечно, руководителям колхозов и совхозов, но они плохо реагируют на просьбы авиаторов об увеличении площадей для сплошной обработки.

зах «Победа», «Южакровский», «Никола-Павловский», Нижне-Тагильского межрайонного управления сельского хозяйства. Хотелось, чтобы таких хозяйств стало больше.

На мой взгляд, есть над чем поразмыслить и работникам областной станции защиты растений, которая руководит и направляет борьбу с сорняками в сельском хозяйстве области. Наша промышленность пока не может в полном объеме обеспечить ядохимикатами все колхозы и совхозы. Поэтому, может быть, следовало бы не «распылять» их, а как-то концентрировать. Скажем, в производственном управлении разделить химикаты не на 10 хозяйств, а на 4—5. На следующий год обеспечить те хозяйства, которые не получали раньше. От этого увеличится и выработка на один самолет.

Если работники сельского хозяйства нашей области, думая о будущем урожае, сейчас начнут готовиться к химической прополке с воздуха и обеспечат бесперебойную работу самолетов, то свердловские авиаторы в 1966 году только в своей области смогут обработать не менее 100 тысяч гектаров посевов. Это будет хорошим подспорьем в борьбе за высокий урожай.

В. АМОСОВ,  
командир самолета.

### АВИАЦИЯ И УРОЖАЙ

10—12 дней. И еще: сорняки гибнут лучше, если опрыскивание проводится рано утром и во второй половине дня.

Вот в этот период «пик» от работников сельского хозяйства необходима четкая организация труда при обслуживании самолетов.

В условиях Урала из-за малых посевных площадей самолет выполняет работу в одном хозяйстве в течение двух-трех дней. Затем перелетает в следующее. В том, другом хозяйстве знают, что прибьет самолет. Кажется, нетрудно сделать все, чтобы авиаторы сразу же по прибытии смогли приступить к работе. К сожалению, так получается очень редко.

Так, в прошлом году в совхозе «Арамашевский» Алапаевского района до прибытия

Нередко самолеты простаивают из-за отсутствия ядохимикатов. Особенно плохо обстояло дело с ними в прошлом году. До начала авиационных работ хозяйства не были обеспечены ядохимикатами. И только с прибытием самолета в них завозились нужные вещества, и то часто не полностью. Тут и начинает агроном решать, исходя из наличия ядохимикатов и засоренности участков, какие поля обрабатывать в первую очередь. Допустим, он раньше наметил под авиаобработку массив из двух-трех полей, а теперь берет только один участок — наиболее засоренный.

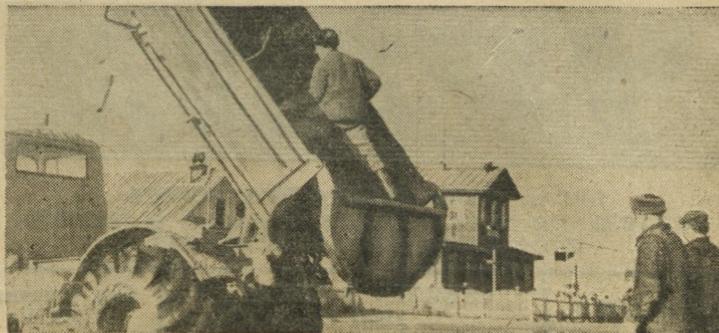
После того, как химикаты израсходованы, самолет простаивает или уже уходит в другое хозяйство. А потом, когда завезут остальную часть

Часто мы сталкиваемся и с такими фактами. Руководители сразу же успокаиваются, как только самолет прибывает в хозяйство. Они знают, что колы самолет пришел, то поля все равно будут обработаны. А о том, что этот же самолет должен вести обработку и в соседних хозяйствах, не думают. Нас такие факты волнуют. И уж совсем недопустимо, когда руководители хозяйства не могут обеспечить охрану самолета, а экипаж из 4—5 человек — жильем и столовой.

В нашей области есть хозяйства, где по-деловому, с большой выгодой организуют обработку полей с воздуха. Но таких пока немного. Особенно хорошие отзывы авиаторы дают о колхозе имени Свердлова Сысертского района, совхо-

В проекте Директив предстоящего XXIII съезда КПСС предусматривается создание крупного народнохозяйственного комплекса на территории Западной Сибири на базе вновь открытых месторождений газа и нефти. Добыча тюменской нефти в пятилетки будет доведена до 20—25 млн. тонн, газа — до 16—26 млрд. кубометров. Основная доля в добыче нефти падает на район Сургута.

Сегодня мы публикуем ряд материалов, рассказывающих о буднях сургутских авиаторов.



Работы по благоустройству аэропорта продолжаются

## ГОДЫ РОСТА

РТУТЬ в термометре снова упала до минус сорок одного градуса, а на календаре — начало марта.

Но и сильная стужа работе сургутских авиаторов не помеха. Еще не прорезались первые лучи рассвета, а на самолетных и вертолетных стоянках уже мелькают фигурки людей. Подогревательные машины, выдыхая в звенящий воздух клубы пара, переползают от одного самолета к другому. Пока авиатехники готовят материальную часть к полетам, в новом здании аэровокзала из динамика слышится четкий голос диспетчера отдела перевозок Валентины Ощепковой:

— Производится регистрация билетов и оформление багажа на самолеты, вылетающие рейсами...

Далее следует длинный перечень маршрутов, по которым в соответствии с расписанием отправятся самолеты с пассажирами на борту, поднимутся в небо вертолеты и возьмут курс на дальние и ближние промыслы нефтяников и газовиков.

Бурная, захватывающая своей романтикой трудовая будней жизнь пришла в эти края недавно. Особенно ощутим ее горячий, взволнованный пульс именно здесь, в аэропорту. Невольно вспоминается недалекое прошлое. Вот что рассказывает один из авиаторов-ветеранов тюменского Севера начальник аэропорта Ю. В. Бурковский.

— В 1961—1962 годах в Сургуте своих самолетов не было вообще. Немногочисленные рейсовые полеты по перевозке грузов, почты и пассажиров осуществлялись летчиками и самолетами Ханты-Мансийского летного коллектива. А сейчас? За время, прошедшее с XXII съезда КПСС, на базе маленького аэропорта МВЛ в полтора-два года возникло одно из крупных подразделений Уральского управления гражданской авиации. Его роль все больше возрастает в хозяйственной жизни района.

Достаточно сказать, что ежемесячная перевозка пассажиров достигает ныне 10 тысяч человек. Ежедневно с Сургутского аэродрома убывает до 400 пассажиров, в отдельные дни до 500. Что касается грузовых перевозок, то они увеличились еще более стремительно.

Неузнаваемо возросли не только возможности «крыльев» Сургута, значительно расширилась и окрепла наземная база. Только

за последние год-полтора в аэропорту выросли новые производственные и бытовые сооружения. Заметно повысилась культура обслуживания пассажиров в результате ввода в строй нового здания аэровокзала. И хотя это здание не всегда в состоянии обеспечить пассажиров необходимым комфортом, размещение пассажиров в ожидании рейсов, оформление проездных документов проходят в гораздо более благоприятной обстановке.

Улучшились бытовые и жилищные условия самих авиарботников. В частности, много было неудобств, связанных с неудовлетворительным снабжением поселка авиаторов электроэнергией. В настоящее время подача электричества стала более регулярной.

Другим важным мероприятием, способствующим улучшению бытовых условий в аэропорту, можно считать работы по благоустройству и вводу в строй недавно пробуренной скважины. Теперь воду для питьевых надобностей и для хозяйственных нужд авиаторы получают из собственного источника, расположенного поблизости от жилья и производственных построек.

Разительные изменения за последние годы коснулись не только подразделения в целом, но и лично многих авиарботников.

В начале уже упоминалась фамилия Ощепковых. На этот раз речь пойдет о Владимире Ощепкове. Пока его жена, Валентина готовит грузовые и пассажирские документы в отделе перевозок, Владимир Ощепков, находясь на диспетчерском командном пункте, «дирижирует» взлетами и посадками самолетов.

Начав работу в Сургутском аэропорту рядовым диспетчером, Владимир отдался любимому делу с комсомольским огоньком.

Любознательность, завидное трудолюбие, дисциплинированность позволили молодому специалисту овладеть искусством в руководстве полетами в довольно

короткое время. Владимира назначили старшим диспетчером службы движения, а канун XXIII съезда он встречает уже в должности исполняющего обязанности руководителя полетов.

Да разве один Ощепков!

Взять к примеру коммуниста Бориса Ивановича Плясунова. Ему доводилось обслуживать сургутян еще в те времена, когда он был рядовым летчиком Ханты-Мансийского летного коллектива. Сейчас он сам возглавляет летный коллектив и считается одним из лучших командиров Сургутского подразделения.

В. СИБИРЕВ.

Сотни женщин трудятся в подразделениях Уральского управления гражданской авиации. Их можно встретить на любом участке производственной деятельности от перронного контролера до руководителя полетов на крупных перекрестках воздушных дорог.

Мы находимся на командном диспетчерском пункте Сургутского аэропорта. Перед экраном локатора в напряженном внимании застыл силуэт женщины в аэрофлотской форме.

## У диспетчерского ПУЛЬТА

Только что с взлетно-посадочной полосы взлетел самолет АН-24.

— Занимайте эшелон в 1200 метров, — слышится четкая и спокойная команда руководителя полетов. В эту же секунду в динамике слышится голос. Бортрадист корабля ЛИ-2, идущего встречным курсом, дает свое местонахождение

на подходе к Сургуту.

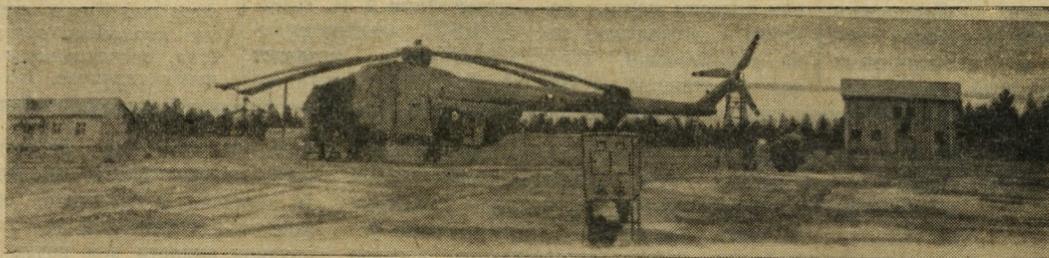
— Переходите на эшелон 900 метров.

— Понял. Эшелон 900 метров.

Вера Никитична Криволапова, следя за сближением мерцающих точек на экране, переходит на непрерывную связь с бортами. Минута, две, три и точки, мгновенно преодолев не-

видимую линию, уже удаляются друг от друга.

Вера Никитична не новичок в гражданской авиации. Была она и пилотом, а сейчас успешно трудится в должности заместителя начальника Сургутского аэропорта по движению. И трудится на этом в полном смысле слова ответственным участии успешно. С. ВЛАДИМИРОВ.



Все новые и новые типы авиационной техники получают прописку на воздушных трассах Тюменской авиаруппы. Для обслуживания новой техники необходимы кадры высококвалифицированных специалистов инженерно-авиационной службы. Недавно авиатехники Сургутского под-

разделения тт. Кузавев и Прохвятилов успешно прошли переучивание на право технического обслуживания самолетов АН-10 и АН-12.

После стажировки они в настоящее время допущены к самостоятельному обслуживанию новой материальной части.

## ЕДИНОГО СЛОВА РАДИ

Широко известны строки из стихов В. Маяковского, где он сравнивает поэзию с добычей радия — «в граммах добыча — в год трубы», что единого слова ради поэту приходится перерабатывать целые горы словесного материала. И это действительно так.

К сожалению, нередко некоторым людям кажется, что достаточно зарифмовать несколько строчек и стихотворение готово. По внешним признакам такие рифмованные строки действительно похожи на стихи, но поэзии в них не найдешь. Поэзия — это, в первую очередь, открытие, новизна, конечно, не в географическом или научно-техническом понятии, а в эстетическом и худо-

жественном. Для этого необходимо обладать, если не талантом, то определенными задатками и большой трудоспособностью. В отличие от игры на музыкальных инструментах, научиться писать стихи нельзя, другое дело, если человек обладает определенными задатками, он в результате упорного труда может совершенствовать свое мастерство.

В редакционной почте «Авиатора Урала» за последнее время появилось немало конвертов со стихами. Некоторые из них мы напечатали, но большинство стихов, к сожалению, слабы в художественном отношении и очень далеки от поэзии.

Вот, например, строки из стихотворения А. П.

С Новым годом, моя дорогая,  
С новым счастьем на  
праздник придешь,  
Ты совсем не такая, другая,  
Ты, как звездочка, светишь,  
зовешь.

Все вроде на месте, но подумайте, кто и в какие времена не сравнивал любимую со звездочкой? Кто в канун Нового года не говорил своей жене, невесте или просто знакомой девушке: «С Новым годом, моя дорогая!» Следовательно, главного — новизны-то и нет в этих строчках.

Возьмем еще некоторые стихи. Более образны и самостоятельны стихи Стэллы Хохлачевой из Ханты-Мансийского национально-го округа. Однако и в них нередко обнаруживаешь набор рифмо-

ванных строк, не связанных в единое целое. На большинстве строк отпечаток небрежности — «КОГДА ДЫМ НАД ИЗБОЮ КУРИТСЯ». Ударение на первом слоге. Во-первых, это неправильно грамматически, а во-вторых, появляется на слух по сути новое понятие «курица», птица.

Авторы упомянутых стихов могут возмутиться таким судом над своими стихами. Конечно, писать стихи, если они просятся на бумагу, глубоко личное дело каждого, кто пробует свои силы в поэзии. Здесь речь идет лишь о том, что появление в печати слабых стихов, стихов только по форме, начисто лишенных поэзии, не может быть оправдано даже самыми лучшими побуждениями.

## Обзор стихов

Едва лопасти несущего винта прекратили вращение, как вертолет попадает под опеку авиатехников. Высококачественное послеполетное обслуживание — гарантия безопасности полетов.



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

Редактор Р. ЛАПИКОВ.  
НС 15407. Заказ № 2104.  
Тип. изд-ва «Уральский рабочий»,  
Свердловск, пр. Ленина, 49.