

ПЕРВЫЙ искусственный спутник Луны — автоматическая станция «Луна-10» — продолжает свой полет по окололунной орбите. К 00 часов 12 апреля спутник совершил 65 витков вокруг Луны, пролетев 970 тысяч километров.

С момента вывода на око-

„ЛУНА-10“ В ПОЛЕТЕ

лунную орбиту со спутником проведено 42 сеанса радиосвязи, во время которых получен большой объем информации от научных приборов и проведены траекторные измерения с целью исследования эволюции параметров орбиты спутника. Ре-

зультаты измерений обрабатываются и анализируются.

По данным телеметрии, все бортовые системы спутника работают нормально. Давление и температура в приборном отсеке поддерживаются в заданных пределах. В день завершения рабо-

Сообщение ТАСС

ты XXIII съезда КПСС с борта спутника вновь передавалась мелодия «Интернационала».

Эта торжественная мелодия снова прозвучала 12 апреля в честь Дня космонавтики.



Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

Авиатор

УРАЛА

ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА УРАЛЬСКОГО
УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ И ТЕРКОМА
ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

№ 26 (1524).

СУББОТА, 16 АПРЕЛЯ
1966 г.

Год издания
XXIV

НАВСТРЕЧУ ПЕРВОМАЮ

Готовность № 1

В первых числах апреля работники автобазы Пермского аэропорта подвели итоги работы по выполнению обязательств, взятых в честь XXIII съезда КПСС. План выполнен успешно. Автотранспорт задержек не имел.

Хорошо работают на предмайской вахте ударники коммунистического труда шоферы Н. А. Тридцakov, П. И. Санников, моторист М. И. Лабутин и токарь Е. А. Катаева. Умело и грамотно обслуживают и ремонтируют автомобили шоферы Н. А. Вяткин, А. Ф. Нечаев, Е. И. Пархоменко, бригадир слесарей И. Г. Санников, слесарь А. А. Медведев.

Сейчас мы готовим автопарк к весенне-летней навигации.



Владимира Аликина хорошо знают в Пермском объединенном подразделении как отличного пилота вертолета МИ-1 и активного коммуниста. Он хорошо поработал в дни предсъездовской трудовой вахты и продолжает совершенствовать свое летное мастерство.

На снимке: пилот вертолета МИ-1 Владимир Аликин.

СУРГУТСКИХ геологов, нефтяников и строителей не удивит новая техника. На их вооружении — самые современные и мощные машины: вездеходы, амфибии, тягачи. Недавно появились мощные тракторы — тягачи с маркой ЧТЗ.

А сколько разных автомашин петляет по труднопроходимым дорогам? Всему этому не удивляются. Привыкли и к тому, что ежедневно стрекочут моторы вертолетов. Первое время, когда пролетали МИ-6, люди невольно задирали головы при виде их. А потом привыкли и к этому.

Но вот появились в сургутском небе лайнеры АН-12. И не удивительно, что когда был совершен пробный рейс, в аэропорту собралось немало людей. Всем хотелось посмотреть на гордость отечественной авиации.

Начались регулярные рейсы АН-12. Самолеты пришли на помощь строителям нефтепровода Усть-Балык—Омск.

Стройка задыхалась от не-

Первая «ласточка»

Вчера в полдень с летного поля Уктусского аэропорта стартовал самолет АН-2 и взял курс на Нижний Тагил.

Экипажу самолета во главе с командиром С. Королевым выпала честь открыть новый сезон авиационных работ в совхозе «Никола-Павловском».

Удобрения под зерновые будут внесены на площади 2,5 тысячи гектаров.

АН-12 обретаем прописку

достатка механизмов, а главное, не было труб. Они лежали в Тюмени. Выручили авиаторы. Первыми рейсами были доставлены 16 экскаваторов и 14 бульдозеров. Это только для одного СУ-3, которое ведет землеройные работы на трассе. Много груза перевезено и соседним организациям. А тем временем в других аэропортах готовили площадки для разгрузки труб, создавали бригады, обеспечивающие быструю разгрузку самолетов. За этим следили начальник СУ-10 Николай Иванович Запатрин, начальник участка СУ-3 Евгений Семенович Чижов и другие руководители участков.

...Мы совершаем рейс до Тюмени на самолете, который ведет опытный летчик Николай Константинович Калтыгин...

Высота 5000 метров, скорость 560 километров в час. Плавно идет воздушный корабль. Внизу тайга, сплошные озера.

Через час 20 минут приземляемся в Тюмени. Машины загружаются. Немного времени уходит на то, чтобы затащить в самолет трубы. Экипажи уже приновились к этому необычному для них грузу. Устроены надежные крепления. Все в порядке. Трубы прикованы. Можно взлететь.

Обратный рейс мы совершаем с экипажем командира Даниила Михайловича Азояна. Чтобы использовать полностью световой день для перевозки труб, самолет загрузили с вечера, когда был совершен последний рейс.

— Мы боремся за то, чтобы в день делать по три рейса, — говорит Даниил Михайлович.

Да, скажем прямо, нелегкая задача. За день приходится преодолевать более трех с половиной тысяч километров. Экипажи рано уходят из Тюменского порта и поздно возвращаются. Выходных дней у них нет. Но никто на это не сетует. Летчики понимают: надо спешить с перевозками труб. Чуть потеплеет на Севере — и порты не смогут принимать эти самолеты.

Рейс из Тюмени с трубами завершен. Посадка произведена отлично. Всего лишь пятнадцать минут разгружается самолет. Мы прощаемся с экипажем, желаем успехов. Это был уже пятидесятый рейс, который совершили летчики корабля на тюменской земле.

В. МУРАВЕНКО.

В политотделе УрУ ГА

На днях в политотделе Уральского управления состоялся семинар внештатных инструкторов по комсомольской работе и членов молодежной редакции газеты «Авиатор Урала».

В работе семинара участвовали молодые авиаторы из большинства авиационных подразделений. Особое внимание было уделено мерам по активизации деятельности комсомольских организаций на местах по претворению в жизнь решений XXIII съезда КПСС, повышению роли общественности в деле обеспечения безопасности полетов и подготовке к предстоящему сезону авиационно-химических работ в сельском хозяйстве.

Если тебе коммунист имя

Читая доклад Л. И. Брежнева на XXIII съезде КПСС, особое внимание обращай на IV раздел до-

клада, особенно на строки: «Задача состоит в том, чтобы повышалось чувство ответственности каждого коммуниста за состояние дел в своей организации и в партии в целом, быть требовательным ко всем членам партии, не допускать либерализма в отношении тех, кто нарушает партийную и государственную дисциплину, кто забывает о своих партийных обязанностях и считает, что принадлежность к партии должна давать ему какие-то привилегии».

На днях у меня состоялся разговор с секретарем партийной ор-

ганизации Тюменских ЛЭРМ тов. Хлыновым об авангардной роли коммунистов. Тов. Хлынов рассказал:

— Много в нашей организации коммунистов, которые занимают авангардную роль на производстве, и в первую очередь к таким можно отнести начальника оперативной смены ЛЭРМ кандидата в члены КПСС тов. Хохлова.

Партийный секретарь дал исчерпывающую характеристику тов. Хохлову. Впрочем, мне самому в январе этого года пришлось работать в смене тов. Хохлова.

Работа в оперативной смене, думаю, каждому читателю газеты известна. Вспоминаются мне такие случаи.

10 часов вечера... Заступает смена Виктора Васильевича Хохлова. Из дальних рейсов приходят машины и приходится обслуживать до 50 самолетов, в том числе ЛИ-2, АН-2, ЯК-12.

ЛИ-2, как обычно, прибывают в 12 часов ночи, а иногда и позднее.

Были случаи, когда прилетевшие самолеты имели много дефектов, а эти дефекты нужно к утру обязательно устранить. Как правило, к утру самолеты были готовы к рейсам.

Обстановка в рабочей смене Хохлова деловая и спокойная, чувствуешь, что товарищи его уважают. Однако Виктор Хохлов не мирится с теми товарищами, которые не выполняют своих обязанностей.

На работу пришел авиатехник тов. Поротов выпивши. Начальник смены коротко, но ясно сказал:

— Идите тов. Поротов домой, проспите, нам пьяницы не нужны. Запомните, что мы обслуживаем самолеты.

Смена, которой руководит коммунист Хохлов, является образцовой сменой в Тюменских ЛЭРМ.

Виктору Хохлову нет еще и 30, но его биография очень богата.

Молодые люди по-разному выбирают себе специальность. После десятилетки Виктор Хохлов сразу пошел в авиацию. Старый Иркутск славится авиационными кадрами. Об этом Виктор рассказывает коротко:

— Еще учась в школе, появилось стремление познакомиться с реактивным двигателем. Закончил десятилетку, без раздумья пошел в училище.

Быстро пролетели дни учебы. В 1957 году Виктор Хохлов заканчивает училище и получает назначение в г. Тюмень.

Тюмень приветливо встретила молодого специалиста. В те времена в аэропорту было немного машин.

— Работать начал почти сразу самостоятельно, трудности были, но их с помощью товарищей приходилось преодолевать. Было и недоверие со стороны техников-практиков, но они в скором времени убедились, что мы, молодежь, кое-что знаем, — вспоминает мой собеседник.

О Хохлове в Тюменском аэро-

порту вскоре заговорили, как о грамотном специалисте, который любит свою специальность.

Несколько позднее Хохлова назначают сменным инженером, а потом начальником оперативной смены. Виктор Хохлов действует по правильному принципу — личным примером вести за собой подчиненных.

Не только производством увлекается Виктор Хохлов. Когда в Тюменском аэропорту проводятся соревнования по шахматам, в этих соревнованиях принимает участие и он, часто выигрывает состязания. Он также является членом вопр. За 1965 год Виктор внес 7 рационализаторских предложений, которые дали значительный экономический эффект.

Активное участие коммунист Хохлов принимает и в работе цехового комитета профсоюза.

Виктор Хохлов — пока кандидат в члены КПСС.

Перед тем, как писать в газету, я спросил коммуниста тов. Неволина:

— Что вы можете сказать о Викторе Хохлове?

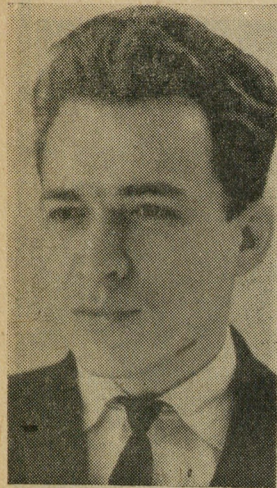
Товарищ Неволин ответил:

— Виктор Хохлов является кандидатом в члены КПСС. За год пребывания в кандидатах он, на мой взгляд, подготовил себя для вступления в партию. Есть уверенность, что коммунисты нашей организации в скором времени примут его в ряды членов КПСС. Он заслуживает этого.

Ю. МАЛЬКОВ,
наш рабкор.



Хотя самолет ЛИ-2 через несколько минут возьмет курс на Север, пассажиры одеты по-весеннему: ведь и на Урал пришло долгожданное тепло.



В летном коллективе крылатых химиков, которым руководит Леонид Георгиевич Пономарев, большинству пилотов вручены удостоверения ударников коммунистического труда. Новый сезон авиационных работ молодые летчики намерены провести организованно и с высоким качеством. Недалеко то время, когда коллектив в целом назовут коммунистическим.

На снимке: командир летного коллектива Пермского подразделения Л. Г. Пономарев.

«ПОЛОЖЕНИЕ» В ДЕЙСТВИИ

В СООТВЕТСТВИИ С РЕШЕНИЕМ СЕНТЯБРЬСКОГО ПЛЕНУМА ЦК КПСС В АЭРОФЛОТЕ ВВЕДЕНО В ДЕЙСТВИЕ «ПОЛОЖЕНИЕ О СОЦИАЛИСТИЧЕСКОМ ГОСУДАРСТВЕННОМ ПРОИЗВОДСТВЕ И НОМОНТАЖНЫХ ПРЕДПРИЯТИИ».

ДЕЙСТВИЕ ЭТОГО ПОЛОЖЕНИЯ РАСПРОСТРАНЯЕТСЯ НА ПОДРАЗДЕЛЕНИЯ, КОТОРЫЕ НАХОДЯТСЯ НА САМОСТОЯТЕЛЬНОМ БАЛАНСЕ, А ТАКЖЕ НА РЕМОНТНЫЕ ЗАВОДЫ И МАСТЕРСКИЕ, СТРОИТЕЛЬНЫЕ И МАШИНОСТРОИТЕЛЬНЫЕ ПРЕДПРИЯТИЯ.

СВЯЗИСТЫ Пермского аэропорта готовятся во всеоружии встретить весенне-летнюю навигацию. Уже проведен целый комплекс работ по подготовке материальной части и объектов связи.

Хочется отметить тех, кто невзирая на трудности, приложил немало сил и старания, чтобы техника и вся аппаратура действовали безотказно. К их числу относится радиооператор Юрий Алфеевич Неверов. Этот специалист работает успешно на всех каналах, уме-

РАВНЕНИЕ — НА ПЕРЕДОВЫХ

ло обслуживает их. Он подготовил к самостоятельной работе на буквопечатающем аппарате радиооператора К. Г. Гапонова.

То же можно сказать и о начальнике смены комсомольца Иване Александровиче Беляевских. В нашем коллективе росло его мастерство. Здесь он закончил десятилетку, сейчас учится в политехническом институте.

Молодой специалист грамотно обслуживает технику.

Молодежь быстро вводится в строй, привыкает к новой обстановке, равняясь в труде на наших лучших специалистов.

Н. МАЛЯКИН,
начальник службы связи
Пермского подразделения.

НА СТАРТЕ ПЯТИЛЕТКИ

XXIII съезд КПСС наметил конкретные мероприятия на пути к построению коммунизма. Вот почему пермские авиароботники, как и все советские люди, трудятся сейчас с полной отдачей. Впереди весенне-летняя навигация и дело чести авиаторов встретить ее в полной боевой готовности.

Плодотворно поработали в ходе предсъездовского соревнования движеньцы Пермского подразделения. Достаточно сказать, что регулярность полетов в первом квартале составила у нас 93 процента. Показатель неплохой и в этом большая заслуга диспетчерского состава службы.

Первенство в социалистическом соревновании между коллективами прочно удерживают смены руководителей полетов М. И. Дремина и А. С. Алексеева. В службе работает немало специалистов, которые показывают образцы коммунистического отношения к труду. Среди них диспетчер посадки Б. М. Костырев, ко-

торому присвоено высокое звание ударника коммунистического труда. Более шести месяцев подряд завоевывают высокое звание «Лучший работник своей профессии» диспетчеры И. Ф. Дружинин, Б. П. Сальников и дежурный по аэропорту В. А. Котляренко. Мы радуемся тому, что Доску почета подразделения украшает имя диспетчера А. И. Чиж.

Примеру опытных специалистов следуют молодые авиаторы. Так, например, диспетчер В. М. Васильчев прибыл в наш коллектив недавно, однако он уже успел зарекомендовать себя не только грамотным специалистом, но и как активный член стенной газеты «Движенец».

В коллективе большое внимание уделяется вопросу взаимозаменяемости на рабочих местах. Многие наши товарищи освоили смежные профессии, что бесспорно, обеспечивает четкую бесперебойную работу службы.

Сегодня коллектив движеньцев встал на предмайскую вахту. Работники службы на деле претворяют решения XXIII съезда партии в жизнь, обеспечивая безопасность полетов. К этому их обязывает высокое звание «Служба коммунистического труда», за которое они борются.

В. РАЗИН,
профорг службы движения
Пермского аэропорта.



Вертолет над буровой

— Срочно высылайте вертолет! — тревожная радиogramма пришла в аэропорт. Через несколько минут пилот вертолета МИ-1 Семен Русинов спешно поднял в небо винтокрылую машину.

Где-то далеко, на буровой, случилась беда: один из нефтеразведчиков получил травму. Требовалась срочная медицинская помощь, нужно было доставить больного в ближайшую больницу.

Через несколько минут, взвихрив снежную пыль, винтокрылая «малютка» приземлилась на лесной опушке. А спустя еще некоторое время, пилот доставил разведчика «черного золота» в больницу. Сейчас он уже поправился и тепло благодарит пилота за спасение.

Таких рейсов немало на счету вертолетчика Семена Русинова. Вот уже 10 лет он трудится в Пермском подразделении. Сначала летал на самолетах ПО-2 и ЯК-12, а теперь умело пилотирует вертолет МИ-1.

Е. СЕМЕНОВ.

ОСТРЫЕ СИГНАЛЫ

Неоправданная задержка

3 апреля самолет ИЛ-18 готовился к рейсу № 196. ЛЭРМ дали готовность самолета за 2 часа до вылета. В бортовом журнале никаких дефектов не значилось. Самолет в течение двух последних суток не летал.

Однако после того, как пассажиры заняли свои места в креслах,

техсостав решил заняться регулировкой турбогенератора. Видимо, за двое суток на это времени не хватило. В результате спешки агрегат отрегулировали не удалось, пришлось производить запуск АПА-35.

В конечном счете самолет вылетел с опозданием на полчаса.

Зажглись огни агитпунктов

В связи с предстоящими выборами в Верховный Совет СССР в Уральском управлении гражданской авиации началась подготовка к этому знаменательному событию. На днях состоялось заседание партийного бюро аппарата управления, где был подобран состав агитколлектива. Руководителем агитколлектива утвержден коммунист Б. В. Завгородний.

Агитпункт также возобновил регулярную работу. Составлен график дежурства членов агитколлектива. Началось составление списков избирателей.

НЕ С ТОЙ НОГИ ВСТАЛИ

Попав в распоряжение Челябинского летного подразделения, я по-журналистски порадовался. С хорошо оформленного стенда сразу же бросилось в глаза обилие «сатирических листов», «сигналов» и других боевых изданий стенной печати. Радовала их оперативность: многие «листки» были датированы апрелем. Что касается содержания выпусков, то оно отличалось разнообразием, злободневностью, зоркостью и целеустремленностью. Словом, молодцы челябинцы!

В принципе, широкое привлечение стенной печати для решения производственных задач можно только приветствовать и поддерживать. Парткому подразделения, местному комитету следует и впредь содействовать инициативе стенгазетчиков. Однако это не значит, что вся эта общественная работа может оставаться без контроля со стороны командования и общественных организаций.

После более подробного ознакомления с содержанием упомянутых выпусков создается впечатление,

что руководители подразделения и общественных организаций слабо реагируют на сигналы печати, а в ряде случаев не проверяют те или иные факты, указанные в стенной печати. Поэтому появилась возможность некоторым товарищам подменить критику пустопорожним зубоскальством, часто лишенным основания, что, несомненно, приносит вред. Вот пример.

С 23 марта по 4 апреля на стенде висел «Листок сатиры», озаглавленный «Как не надо вахту нести». Командир корабля Э. Шиблев в довольно развязной манере описывает целую серию злоключений, которые он с экипажем, якобы, претерпел 22 марта. Из этого повествования явствовало, что по вине работников Челябинских ЛЭРМ самолет ИЛ-18 № 75729 был без всякой надобности направлен на перегон в Кольцово. Будто бы в техническом обслуживании по прибытии самолета на место было отказано и т. д. и т. п. Судя по обстоятельствам, случай из ряда вон выходящий.

По страницам Стенных газет

Когда, спустя почти две недели, стали проверять указанный факт, выяснилось — самолет ИЛ-18 № 75729 был направлен в Кольцовские ЛЭРМ по обоснованным причинам. В частности, в связи с тем, что личный состав одной из смен участка трудоемких работ находился на учебе, была договоренность по техническому обслуживанию нескольких самолетов в Кольцово. Кроме того, о перегоне данного самолета имелось указание главного инженера управления.

В результате самолет был, вопреки заявлению авторов «листка», обслужен в Кольцово, а Челябинские ЛЭРМ получили возможность ускорить, в свою очередь, техобслуживание нескольких самолетов ЛИ-2. Кроме того, не лишне заметить, что при пе-

регоне до Кольцово и обратно самолет перевез 52 пассажира и около 5 тысяч килограммов груза. Таким образом, никакой надобности в сатирическом сигнале не было. В чем же дело?

Скорее всего, время вылета по заданию показало экипажу неподходящим. Все люди спят, а тут изволь в полночь садись и лети. Добро бы в Адлер или Хабаровск, а то за семь верст киселя хлебать. Ни покоя, ни выгоды. Так и родился этот «сатирический листок» спросонья. Неясно одно — почему ни командиры подразделения, ни руководители общественных организаций не обратили на указанные в нем факты никакого внимания и ждали, чтоб это сделал за них кто-нибудь другой.

В. СИБИРЕВ.



Свердловск-20,

аэропорт Уктус.

Б2-05-21, доб. 1-96.

Редактор Р. ЛАПИКОВ.

НС 16246. Заказ № 2705.

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