

# СЕМИЛЕТКА—ЕЩЕ ОДИН ШАГ К КОММУНИЗМУ

## ВСЕ НАМЕЧЕННОЕ—ВЫПОЛНИМ!

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

### ★ ★ ★ ЗА ЭТО МЫ БУДЕМ БОРОТЬСЯ В СЕМИЛЕТИИ

#### В ШЕСТЬ РАЗ БОЛЬШЕ

Большие задачи в текущем семилетии поставлены перед коллективом Уральской отдельной авиагруппы. Семилетним планом группы предусматривается увеличение общего объема авиатранспорта к концу семилетки в 3,2 раза. В 1965 году общий объем авиатранспорта составит 109 миллионов тонно-километров.

В решениях XXI съезда записано, что авиатранспорт пассажирских перевозок за семилетие в СССР должен увеличиться примерно в шесть раз. По Уральской авиагруппе этот рост намечен в 6,1 раза. Если в 1958 году нашими аэропортами по союзным и местным воздушным линиям было отправлено 326 тысяч человек, то в 1965 году пассажирские отправки в целом по авиагруппе составят два миллиона человек.

Резко возрастут также перевозки грузов. Как предусмотрено планом, в 1965 году уральскими авиаподразделениями будет перевезено 130 тысяч тонн различных народнохозяйственных грузов, то есть грузоперевозки возрастут за семилетие в 5,3 раза.

#### ПОМОЩЬ НАРОДНОМУ ХОЗЯЙСТВУ

Помимо бурного роста авиатранспортной работы предусматривается резкое увеличение объема работ авиации спецприменения. Налет часов, приведенных к самолету Ан-2, планируется на 1965 год в размере 75 тысяч часов, то есть по сравнению с 1958 годом он увеличится в 1,9 раза. Работники наших подразделений окажут большую помощь геологам, картографам, землеустроителям, строителям железнодорожных магистралей, газопроводов, высоковольтных линий электропередач.

В текущем семилетии резко возрастает объем работ по обслуживанию сельского, лесного и рыбного хозяйств. В частно-

Советский народ направляет сейчас все свои силы на то, чтобы как можно быстрее претворить в жизнь величественные предначертания семилетнего плана, досрочно выполнить его по всем показателям. В это патристическое движение включились и авиарботники.

Семилетним планом развития Гражданского Воздушного Флота предусматривается коренная реконструкция и переоснащение аэропортов и летной авиационной техники. В текущем семилетии на воздушных магистралях страны основное место займут такие замечательные и высокопроизводительные машины, как Ту-114, Ту-104, Ил-18, Ан-10 и другие. Будет построено и реконструировано свыше 90 аэропортов.

Резко возрастут воздушные перевозки. Большая часть пассажирских перевозок в стране будет осуществляться авиатранспортом. Постепенное осуществление политики снижения тарифов на воздушные перевозки позволит нашим людям чаще пользоваться услугами Аэрофлота, так как только самолетом можно добраться быстрее всех и с большим комфортом в любой, даже самый отдаленный пункт Советского Союза.

Контрольные цифры развития Гражданского Воздушного Флота СССР на 1959—1965 годы требуют от личного состава всех подразделений Аэрофлота, в том числе и Уральской авиагруппы, улучшить свою работу, чтобы с честью выполнить намеченные партией планы.

сти, авиационные площадки лесов и посевов в 1965 году предусматривается довести до 440 тысяч гектаров, что составит к 1958 году рост в 1,6 раза. Нужно сказать, что нашей легкой промышленности придется потрудиться хорошенько.

К концу семилетия намечается построить боль-

шесть авиационных площадок для местных воздушных линий.

#### С НОВЫМ ОБОРУДОВАНИЕМ

Аэропорты получают оборудование для инженерно-авиационных служб, что позволит нашим авиатехникам и впрямь отлично, с меньшей затратой физических сил и с высоким качеством обслуживать само-

том числе и на местных воздушных линиях. Ведь в ближайшие годы начнется широкое использование на местных воздушных линиях самолетов Ли-2.

В подразделения поступит много новой техники по связи и радиолокации, которая позволит улучшить связь самолетов с землей, руководство полетами, а следовательно, и повысить регулярность и безопасность полетов самолетов по уральским трассам.

#### РЕЗЕРВЫ— В ДЕЙСТВИИ

Контрольные цифры, намеченные на семилетие по Уральской отдельной авиагруппе, велики. Вот почему в каждом подразделении, в каждой службе необходимо вскрыть и привести в действие все неиспользованные резервы производства, уделять больше внимания экономическим показателям работы коллективов.

Перед личным составом подразделений Уральской авиагруппы стоит задача — мобилизовать свои силы на досрочное выполнение семилетнего плана развития Гражданского Воздушного Флота на Урале, неустанно бороться за повышение производительности полетов и труда, за увеличение перевозки пассажиров и грузов, поднимать культуру обслуживания пассажиров, обеспечить высокую регулярность и безопасность полетов.

#### ЗА ШЕСТЬ ЛЕТ!

Авиарботники Урала не должны забывать о том, что трудящиеся Свердловской области выступили инициаторами в нашей стране за выполнение планов семилетки за шесть лет. Мы должны развернуть борьбу за то, чтобы контрольные цифры семилетнего плана развития Уральской авиагруппы были выполнены в 1964 году.

А. ШУБИН,  
инженер-плановик.



Орган политотдела Уральской отдельной авиагруппы  
ГВФ и теркома профсоюза авиарботников

№ 76 (898).

СУББОТА, 3 ОКТЯБРЯ 1959 г.

Год издания 17-й

### ИМ ДО ВСЕГО ЕСТЬ ДЕЛО

Претворяя в жизнь постановление ЦК КПСС о расширении прав контроля партийных организаций за деятельностью

администрации, партийная организация Салехардского авиаподразделения на партийном собрании избрала четыре комиссии: по рациональному и качественному использованию самолето-моторного парка; по контролю за безопасностью полетов; по культурно-бытовому обслуживанию пассажиров и летного состава; по контролю за ходом капитального строительства и капитального ремонта.

С членами комиссии провели инструктаж, на котором рассказали, чем должен заниматься каждый, каковы их права и обязанности. Ведь задача партийного контроля не только выявить недостатки, имеющиеся на том или ином участке производства, но и прежде всего помочь администрации организовать коллектив на устранение этих недостатков.

С большим энтузиазмом приступили комиссии к работе. Их первые дела уже дают неплохие результаты. Так, комиссия по контролю за ходом капитального строительства и ремонта проверила положение со строительством и ремонтом аэровокзала, предложила использовать общественность на подсобных работах по уборке территории и ремонту здания. Члены комиссии согласовали с командованием вопрос о приобретении необходимых строймате-

риалов и помогли закупить их, провели 12 сентября субботник. Если раньше субботники проводились неорганизованно, то на этот раз в нем приняли участие многие работники подразделения и сделали очень много.

Другие комиссии также не сидели без дела. Командованию подразделения было предложено провести ряд мероприятий, направленных на повышение культуры обслуживания пассажиров, на повышение запружки самолетов, на повышение требований и соблюдение Наставления по производству полетов, особенно в период зимней навигации. Словом, очень нужное дело начато и главное — народ горячо одобрил эту инициативу партии, оказывает всемерную поддержку комиссиям. А в этом — залог успеха в их дальнейшей деятельности.

Сейчас, когда подразделения готовятся к работе в условиях суровой северной зимы, у членов комиссии особенно много дел. Они осуществляют строгий контроль за выполнением плана мероприятий подготовки к навигации.

А. БЕРДНИКОВ,  
заместитель командира по политической Салехардского подразделения.

### Совещание в авиагруппе

В Уральской отдельной авиагруппе состоялось совещание командно-руководящего состава наших подразделений.

Участники совещания обсудили вопрос об улучшении производственной деятельности авиакolleктивов, особенно по безопасности полетов, в свете требований партии и правительства к Аэрофлоту.

Совещание наметило конкретные пути для выполнения задач по обеспечению регулярности движения и безопасности полетов на уральских авиатрассах.

В 1965 году мы должны:  
налетать **109 млн. ткм**  
перевезти **2 млн. пассаж.**  
отправить **130 тыс. т. груза**  
налетать **75 тыс. часов**  
(приведенных к Ан-2)  
обработать **440 тыс. га**

шие и благоустроенные аэровокзалы в Тюмени, Перми, Магнитогорске, а также на многих периферийных аэродромах местных воздушных линий. Эта работа уже проводится в Пермском подразделении. Пермский облпроект разработал три варианта зданий аэ-

ровокзалов для местных воздушных линий.

ровокзалов для местных воздушных линий.

Не уроним званье  
И уральцев честь:  
Выполним заданье  
Мы не в семь лет—в шесть!



Недавно ряды наших «миллионеров» пополнились новыми товарищами:

Налетали второй миллион километров и представлены к получению второго знака ГВФ «За налет 1 000 000 км» командир корабля А. Ф. Кичигин, бортмеханик Н. С. Копытов, пилот-инструктор П. С. Котляров, командир летного коллектива И. Ф. Лупачев, бортмеханик А. В. Рассохин, начальник службы связи подразделения И. А. Чанов.

К получению первого знака «За налет 1 000 000» представлены бортмеханики И. И. Кузнецов, Н. С. Мохов и А. Г. Мясоедов, бортрадист В. К. Толмачев и командир корабля Д. В. Червяков.

### ПОЛЕТ БУДЕТ БЕЗОПАСЕН

\*\*\*  
Оперативность,  
находчивость,  
знания  
решают успех  
в работе  
\*\*\*



Несколько лет подряд работает в коллективе службы движения Свердловского аэропорта руководитель полетов коммунист Александр Фролович Исаков. За это время в его производственной деятельности было немало таких случаев, когда высокая оперативность, находчивость и глубокое знание своего дела решали успех. Благодаря четким, продуманным действиям А. Ф. Исакова самолеты, попавшие в сложную воздушную обстановку в райо-

нах диспетчерской службы Свердловского аэропорта, совершали благополучную посадку.

Он умело руководит коллективом подчиненной ему смены, учит диспетчеров искусству оперативного, грамотного и активного руководства движением самолетов. Эта выучка приносит свои результаты. Так,

например, недавно Александр Фролович Исаков вместе с диспетчером командной вышки своей смены организовал своевременную посадку рейсового самолета Ту-104 в особенно сложных метеорологических условиях.

На снимке: Александр Фролович ИСАКОВ.

Фото Г. Богатнаева.

## За высокую регулярность полетов

## 1. ЗАДЕРЖКИ СТАЛИ СИСТЕМОЙ

В августе нынешнего года на совещании руководителей управлений и авиагрупп ГВФ в Москве отмечалось, что регулярность полетов в Уральской авиационной группе ниже этого показателя в целом по Аэрофлоту. Особенно же плохо обстояло дело в Свердловском аэропорту.

С тех пор прошло около двух месяцев. Этого времени вполне достаточно для того, чтобы во многом улучшить положение с регулярностью полетов. Однако в действительности в аэропорту не только не стало лучше, а даже наоборот, названный показатель продолжал снижаться.

Если взять книгу отзывов экипажей, хранящуюся в АДС, то там можно найти очень много жалоб легко-подъемного состава. Всего с начала года записано более 40 жалоб. Причем особенно много их появилось в августе и сентябре. Вот некоторые из них.

«22 августа 1959 г. Самолет Ил-14 прибыл в Свердловск в 11 часов 00 минут. С 11—00 до 19—30 находились в отделе перевозок в ожидании загрузки самолета. Так и не дождался! Я обратился к руководителю полетов и старшему диспетчеру ОП тов. Киселевой. Она обещала загрузить наш самолет к 21 час. 00 мин. После ужина я позвонил в отдел перевозок. Нам опять обещали, что обязательно загрузят. Ночью аэропорт закрылся туманом. Я был уверен, что уж теперь-то обязательно все будет в порядке. Но утром оказалось, что самолет все-таки не загружен.

За время нахождения в отделе перевозок мне пришлось наблюдать многое. Внерейсовые самолеты стоят неразгруженными по 10 и более часов. На просьбы членов экипажа диспетчер ОП никакого внимания не обращает. В



«Трудный спецрейс».

сменах нет организованности и хорошей дисциплины. Автомашин простаивают. Автопогрузчик не используется.

Пора бы наладить работу в Свердловском аэропорту.

Командир корабля ЯКОВЛЕВ».

А вот другая запись. Она датирована 24 августа. Командир корабля, второй пилот и бортрадист написали такую жалобу:

«Товарищ начальник аэропорта! Ваш аэропорт считается внеклассовым, но в век атомной энергии и реактивной техники у вас не имеется автомашин, чтобы доставить экипаж от самолета к АДС в такую погоду. Грязь по колено, вода холодная, да еще ночью. Членам экипажа приходится идти разувшись, ибо прилетают они в нормальной обуви, а не в болотных сапогах».

Однако надежды и чаяния экипажей оказались напрасными. Никаких мер командование Свердловского аэропорта не приняло. Только этим можно объяснить тот факт, что прибывающие с Украины самолеты Ан-10 стоят неразгруженными... по 20 часов! Так, например, машина этого типа 11159, прилетевшая из Краснодара с фруктами, ждала загрузки около 15 часов. Примерно

Регулярность полетов — это и безопасность воздушного движения, и гарантия выполнения плана, и вопросы престижа Аэрофлота, и мерило нашей организованности. Вот почему этому показателю должно уделяться повседневное внимание.

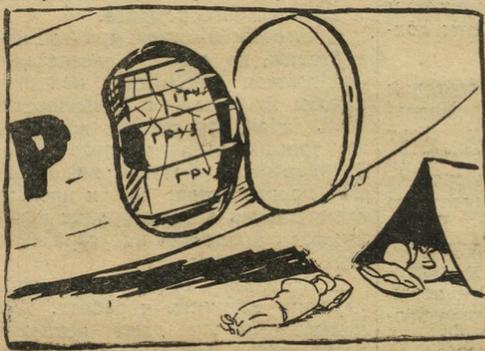
Политотделом Уральской авиагруппы и редакцией газеты «Авиатор Урала» проводится рейд по проверке состояния регулярности полетов в Свердловском аэропорту.

Ниже публикуются первые материалы рейда, рассказывающие о состоянии дел с регулярностью полетов в этом подразделении.

такое же время не разгружали и самолет Ан-10 11154, прибывший 22 сентября. В результате ни та, ни другая машина не вылетели в срок, указанный по наряду.

О задержках самолетов Ан-10 в Свердловском аэропорту можно судить и по такой очень показательной цифре. Из-за несвоевременной разгрузки и загрузки их только в августе 13 этих машин простояли более... 180 часов! Нетрудно подсчитать, что даже при односторонней загрузке названные самолеты могли бы дать Аэрофлоту полмиллиона рублей дохода.

По вине отдела перевозок в августе и сентябре задержано 19



В ожидании разгрузки.

вылетов самолетов авиатранспортного подразделения нашей авиагруппы. Одним словом, задержки в Свердловском аэропорту стали системой.

## 2. ГЛАВНОЕ — ОРГАНИЗАЦИЯ ТРУДА

Начальник отдела перевозок аэропорта Б. В. Завгородний систематические задержки с разгрузкой и загрузкой самолетов объясняет тем, что не хватает грузчиков и автомашин. В свою очередь, начальник автобазы В. Н. Моисеев ссылается на то, что нет шоферов, что некого садить на машины. По этой причине зачастую в первую и третью смены на линейки выходят вместо трех, только две бортовых машины, а иногда даже и одна. Из-за нехватки водительского состава один шофер вынужден работать и на санитарной автомашине, которая выделяется для доставки экипажей от вокзала до КДП, и на тягаче, которым буксируются реактивные и турбовинтовые самолеты.

Действительно, приводимые тт. Завгородним и Моисеевым причины оказывают немалое влияние на нормальную работу отдела и своевременную доставку экипажей. Однако все ли сделано для того, чтобы своими силами постараться исправить создавшееся положение, свести до минимума все недочеты и упущения? Как покажет проверка, далеко нет!

Фактически дело с разгрузкой и загрузкой самолетов целиком и полностью отложено на откуп диспетчерам отдела перевозок. А как они «борются» за своевременную подготовку воздушных кораблей к рейсу, может служить примером (конечно, сугубо отрицательным) работа диспетчера ОП П. А. Трофимова 21 сентября. Так, самолет 1309 прибыл в Свердловск в 1 час 44 минуты, а вылететь должен был по наряду в 23—00. Однако еще за два часа до вылета тов. Трофимов не беспокоился о его загрузке. И только после вмешательства представителя политотдела дал указание

послать автомашину для разгрузки, т. е. спустя около 20 часов после прилета! В то же время у тов. Трофимова в пачке документов с самолетов, подлежащих разгрузке, находились сопроводительные ведомости самолетов 4955 и 4884, которых в тот момент даже не было в Свердловском аэропорту! Эти факты свидетельствуют о том, как поставлен контроль в отделе перевозок за разгрузкой и загрузкой самолетов.

Или вот такой пример. Старший дежурный по аэропорту Ф. Ф. Лаптев, не поставив в известность руководителя полетов, отпустил домой шофера вместе с санитарной машиной. В результате этого едва не был сорван своевременный вылет рейсового самолета Ту-104. Это было 3 сентября.

А вот случай, имевший место 6 сентября. Шофер АПА В. Н. Аввакумов в тот день вышел на работу в нетрезвом виде. Пока его подменяли другим водителем, произошла задержка рейса 040. Реактивный самолет Ту-104, за два часа попадающий из Свердловска в Москву, опоздал с вылетом более чем на полчаса!

Наконец следует сказать и об использовании автопогрузчика в Свердловском аэропорту. Он работает лишь на площадке, непосредственно примыкающей к коммерческому складу. За ее же пределы он совсем не выезжает. А ведь другие организации в том же аэропорту постоянно используют аналогичный автопогрузчик на подвозке и погрузке грузов в самолеты.

Все это говорит о том, что истинная причина неудовлетворительного положения с обеспечением регулярности полетов в Свердловском аэропорту заключается не в нехватке людей, а в плохой организации труда имеющегося личного состава.

Рейдовая бригада газеты «АВИАТОР УРАЛА».

А. ИРИНИН

## Трудной поворот

(Начало см. в № 75).

Было около десяти, когда Саша, выпрыгнув из троллейбуса, очутился на улице Связи, на окраине города. Недавно прошел дождь. Обходя тускло блестящие в темноте лужи, он свернул в боковую улицу.

Войдя во двор и юркнув в подъезд, поднялся на второй этаж. Постучал. Из-за двери доносились звуки музыки. Вскоре послышались торопливые шаги. Его здесь ждали. Щелкнула задвижка, и дверь открылась.

— Привет трудящемуся, — приветствовал его долговязый юноша с растрепанной шевелюрой и съехавшим набок галстуком. От него разлило водкой. — Девушки и аппараты — к твоим услугам, — и он раскланялся, пытаясь изобразить галантность придворного пажа.

Ребят он знал. Девушки были все незнакомые. Саша подходил поочередно, называя себя. В ответ они лепетали, нахально заглядывая в глаза: Леля, Аза, Света, Зина.

Лиц он не запоминал, да и было это ни к чему. Сегодня они, завтра — другие. Накрашенные губы и ресницы, наведенные брови и глубокие декольтированные плечи и грудь. В комна-



Когда в Пермском подразделении заходит разговор о ветеранах труда, одним из первых обязательно назовут шофера Андрея Ивановича Бочкарева. Четверть века своей жизни он посвятил любимой профессии. Из них последние пятнадцать он трудился в Пермском аэропорту.

А. И. Бочкарев хорошо изучил и умело эксплуатирует материальную часть бензоаппарата и маслозаправщика.

НА СНИМКЕ: А. И. Бочкарев.

Фото В. РУСИНА.

## Новости

Специальная комиссия приняла от строителей здание магазина, сооруженное в поселке Свердловского аэропорта.

## С НОВОСЕЛЬЕМ, ТОВАРИЩИ!

На днях возле одного недавно построенного в поселке Свердловского авиагарнизона дома было особенно оживленно: в подъезд вносили диваны, столы, шифоньеры... У тех, кто въезжал в новый дом, лица светились нескрываемой радостью. Еще бы! Вселение в дом, построенный своими руками, особенно приятно.

Немало потрудились в свободное от работы время, немало трудностей встретил коллектив самстройцев. Но, как говорится, хорошо лишь то, что хорошо кончается. Во все восемь однокомнатных и двухкомнатных квартир въехали счастливые новоселы. Кто же они? Это — работники ЛЭРМ сварщик Г. Л. Довбий, мастер В. В. Сидоров, инженер Л. Г. Никаноров, авиатехник Н. А. Соловьев, диспетчер В. Д. Белкин, а также техник ГСМ Г. П. Анашкин, шофер автобазы С. Н. Маслобоев, врач медсанчасти Р. М. Вострикова.

С новосельем, товарищи! У первого коллектива самстройцев нашлись последователи. Группа работников ЛЭРМ, автобазы и службы движения сейчас сооружает второй такой же дом своими силами.

И. КОНОВАЛОВ, председатель месткома Свердловского аэропорта.

те резко ощущалась смесь папиросного дыма и дешевых духов.

Через некоторое время языки развязались окончательно, хмель ударил в головы. Перешли на «ты». Заиграла музыка, и оргия продолжалась с новой силой. Тускло горела в углу настольная лампа под зеленым абажуром, в полумраке комнаты в такт музыке двигались пары, тесно прижавшись друг к другу.

Когда музыка оборвалась, все потянулись к столу. Закусывали и пили, сидя и стоя. Некоторые, усадив девиц к себе на колени, поили их ликером.

— Необходимо пополнить запасы горячего, иначе кранты, — известил Ветрогона. — Кто отправится в очередной рейс?

Потянули жребий. Выпало Ветрогону и Пономареву. Чертыха-

лужик. Жаль, второй удрал, подлец. Ну, ничего. Не здесь, так в другом месте попадетс.

— Пройдем, — обратился Хохлов к Пономареву, — в отделении разберемся.

...Старший лейтенант милиции Смирнов составлял протокол.

— Документы? — спросил он.

— Нет, — буркнул Саша.

— Фамилия, имя и отчество?

— Ну, Фролов Василий Кузь-

мич.

— Год рождения?

— Тысяча девятьсот тридцать

третий.

— Место работы?

— Отряд ГВФ.

— Кем работаешь?

— Старшим авиатехником.

— Распишись под протоко-

(Рассказ)

ясь, они отправились в ближайший магазин.

...Участковый младший сержант Хохлов, услышав брань и звон разбитого стекла, поспешил к магазину, который шумел людскими воплями. Из дверей выскочил молодой парень и под крики «Держи его, держи!» бросился на улицу. За ним — второй. Но кем-то ловко подставленная подножка свалила его на землю.

Собралась толпа. Женщины шумели.

— Тихо, гражданочки, тихо, — пытался успокоить их Хохлов.

— Вот, товарищ сержант, принимайте, — проговорил, поднимаясь мужчина, — налил зенки-то, словоч, а все туда же, водки ему подавай вне очереди. Его не пустили, так вон ту старушку ударил. С женщинами да старухами он, видать, большой мастак воевать. Не выйдет, го-

лом, — сказал Смирнов, — протягивая исписанный лист.

— Не буду, — потупив глаза, ответил Саша.

— Наврал сто верст до небес и все лесом, а теперь в кусты.

Он снял телефонную трубку и набрал номер. Долго не отвечали. Держа трубку, он пристально смотрел на задержанного. Тот не проявлял признаков беспокойства. Наконец на другом конце провода ответили. Коротко задав несколько вопросов о том, работает ли такой-то в отряде и получил подтверждение, он положил трубку.

— Ну, что будем делать, парень? До чего дошел. Эх, всыпать бы тебе число по первое. Комсомолец?

— Да, — выдохнул Пономарев.

— И как только таких в комсомоле держат, удивляюсь. Младший сержант Хохлов, ответите его. Пусть посядет, пока не прорезвится.

(Продолжение следует).

НС30758.

Заказ № 4985.

Редактор В. А. ДЕБЕРДЕЕВ.

Адрес редакции: Свердловск, 20, аэропорт: тел. Д2-05-21, доб. 1-96, 1-97.

Типография изд-ва «Уральский рабочий» Свердловск, ул. Ленина, 49.