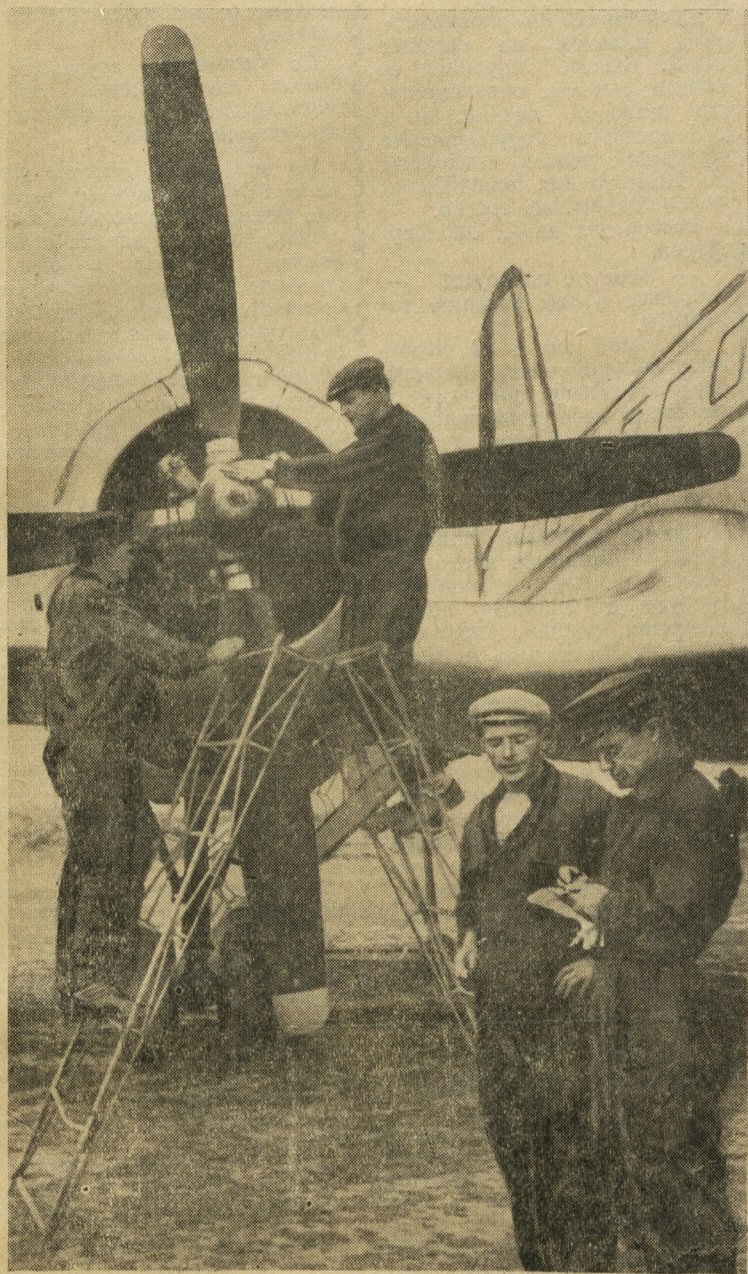


## Идем навстречу Всесоюзному совещанию

В октябре в Москве будет проведено Всесоюзное аэрофлотское совещание участников соревнования за звание бригад и ударников коммунистического труда.

Авиароботники Урала готовят свои трудовые подарки к совещанию разведчиков будущего.

## „Самолеты обслуживает бригада коммунистического труда“



Соревноваться за звание бригады коммунистического труда техническая бригада, возглавляемая авиатехником Львом Александровичем Лахониным, начала еще в конце 1958 года. Ее члены обязались не иметь никаких происшествий по вине бригады, задержек и срывов вылетов, экономить горюче-смазочные материалы, принимать активное участие в рационализаторской работе, быть примером на производстве и в быту.

Свое слово бригада в составе Л. А. Лахонина, авиатехников Н. Т. Бабенко, С. А. Овчинникова и В. Н.

Демченкова, авиамеханика И. Е. Овчинникова, мойщицы самолетов С. А. Воробевой держит крепко. По техническому обслуживанию транзитного парка у них все делается только на «отлично». Члены бригады подали уже более 10 рационализаторских предложений. Своими силами в свободное от работы время они построили хороший и добротный теп-

Идем навстречу пожеланиям трудящихся Нижнего Тагила, Каменска-Уральского и соцгорода Уралмашзавода, городского агентства воздушных сообщений в этих населенных пунктах открыло кассы предварительной продажи билетов, в которых со дня их открытия продано более 4500 авиабилетов.

За восемь месяцев текущего года кассирами было сделано пять выездов для обслуживания участников всесоюзных совещаний, проводимых в городе Свердловске, где продано свыше 400 билетов. Наряду с этим была организована продажа билетов с доставкой на дом.

В культуре обслуживания пассажиров имеет большое значение наличие аппарата СТ-35, при помощи которого городским агентством, сверх установленной постоянной нормы, забронировано 1393 места, что позволило продать билеты с пересадкой в других аэропортах и в то же время забронировать 1360 мест для пассажиров из других аэропортов с пересадкой на самолеты, вылетающие из Свердловска. Созданы удобства для граждан, проживающих в районах области, которым

## Зима — не за горами

В большинстве коллективов Уральского теруправления ГВФ началась подготовка к зимней навигации: составлены планы, постепенно приступают к подготовке самолетов и наземной техники к работе в условиях суровой уральской зимы, а вскоре пилоты, техсостав и другие авиаспециалисты начнут теоретическую учебу по вопросам работы в зимнюю навигацию.

## Занятия начались

2, 5 и 6 сентября начались занятия в вечернем университете марксизма-ленинизма при Уральском управлении ГВФ. В нынешнем году на его факультеты зачислено 150 авиароботников — пилотов, техсостава, связистов и других авиаспециалистов.

## Участники патриотического движения бригад и ударников коммунистического труда — РАЗВЕДЧИКИ БУДУЩЕГО

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

# Авиатор Урала

Орган политотдела Уральского территориального управления ГВФ и теркома профсоюза авиароботников

№ 69 (990).

СРЕДА, 7 СЕНТЯБРЯ  
1960 г.

Год издания 18-й

Для технического состава, занятого на линейке при обслуживании пролетающих через Пермский аэропорт самолетов.

В бригаде существует железный закон: если кто начал заниматься, то должен учиться на «отлично». И авиатехник Сергей Андреевич Овчинников, изучая в УТО самолет Ил-12, точно выполнил эту святую заповедь бригады. А другой Овчинников — Иван Егорович — наряду со своей основной профессией авиамеханика овладел еще и второй специальностью — шофера.

Члены бригады Л. А. Лахонина активно участвуют в общественной жизни Пермского аэропорта. Так, авиатехник Николай Тимофеевич Бабенко является председателем кассы взаимопомощи коллектива, а бригадир Лев Александрович — заместителем председателя постоянно действующего производственного совещания.

За успехи, достигнутые в соревновании за высокое звание коллектива коммунистического труда, бригаде Л. А. Лахонина было присвоено право именоваться разведчиками будущего. И теперь передовой коллектив трудится на стоянке, где водружен красный вымпел с надписью: «Самолеты обслуживает бригада коммунистического труда».

На снимке: техническая бригада, руководимая Л. А. Лахониным (крайний справа), обслуживает транзитный самолет Ил-14.

## ПОСАДКА произведена благополучно

В пятницу, второго сентября, в Свердловском аэропорту, как всегда, кипела напряженная работа. Серебристые самолеты то взлетали, то садились на бетонную полосу. Ее поверхность блестела от воды — утром над городом прошел дождь и на «бетонке» стояли большие лужи. Это сильно осложняло посадку воздушных кораблей.

Особенно не повезло экипажу реактивного самолета Ту-104, выполнявшему рейс № 065. Летчики не смогли произвести точного расчета на посадку. Кроме того, экипаж неоперативно воспользовался тормозными парашютами. В результате высотно-скоростная машина выкатилась за пределы взлетно-посадочной полосы и застряла в мягком грунте зоны подхода!

Это положение было весьма чревато последствиями. Дело в том, что на подходе к Свердловскому аэропорту находились два других рейсовых самолета Ту-104: 42402 — из Москвы и 42486 — из Тбилиси. На борту первого из них было 67 пассажиров, на борту второго — 75 человек. Положение осложнялось еще и тем, что у подхоживших машин горючее было на исходе.

Попытки отбуксировать выкатившийся самолет на стоян-

## НУЖНО ЕЩЕ ЛУЧШЕ

Личный состав подразделений Уральского территориального управления ГВФ направляет свои усилия на то, чтобы досрочно выполнить план второго года семилетки.

Однако за последнее время коллективы несколько сбавили темпы в работе. Восемимесячный план Уральским управлением ГВФ выполнен только по трем показателям: по общему налету часов — на 114,4 процента, по налету часов, приведенных к Ан-2, — на 114,3 процента и по отправке пассажиров — на 105,9 процента.

ку не дали желаемых результатов. А время шло! Горючего в кербачах тбилисской и московской машин оставалось все меньше и меньше. Выход был один: садить эти самолеты, приняв все меры по исключению возможности их столкновения с выкатившимся Ту-104.

Руководитель полетов Борис Сергеевич Яшнов выехал на старт, чтобы оттуда лично руководить заходом на посадку высотно-скоростных машин. Диспетчер системы посадки Павел Тихонович Платонов еще внимательнее стал вглядываться в отметки на светоплани.

И вот первый самолет Ту-104 № 42402 начал заходить на посадку. Машина спускалась все ниже и ниже. Ее колеса коснулись поверхности бетона. И в тот же момент из хвостовой части самолета вырвалось белое пламя тормозных парашютов. Самолет остановился на безопасном расстоянии от конца полосы. Затем ему была дана команда развернуться и быстро отрулить на стоянку.

Настала очередь второй машины. И опять все в аэропорту замерло в тревожном напряжении. Когда самолет коснулся полосы, ему была дана команда:

— Выпустить парашюты!  
Через несколько томительных секунд машина остановилась. Посадка была закончена благополучно.

В. ДЕЕВ.

## Пассажирам — внимание и заботу!

Вступая во второй год семилетки личный состав Свердловского городского агентства воздушных сообщений взял на себя социалистические обязательства по выполнению требований приказа начальника Главного управления ГВФ № 342-58 года и решения коллегии ГВФ по вопросам культуры обслуживания пассажиров, досрочного завершения государственного плана 1960 года.

Обслуживание такого количества пассажиров потребовало ввести в штатное расписание городского агентства двух диспетчеров по бронированию. Практика работы восьми месяцев показала, что для обеспечения нормальной работы культуры обслуживания пассажиров в будущем 1961 году, когда рост в перевозке пассажиров, безусловно, увеличится, потребуется и увеличение штата кассиров и диспетчеров по бронированию.

С целью привлечения загрузки и улучшения обслуживания клиентуры кассиры городского агентства Семенов, Мотовилова, Курочкина и Толочкова за счет уплотнения рабочего дня кассиров сделали 65 выездов на предприятия Свердловска, Первоуральска и Ревды для приема груза и оформления перевозочных документов. На местах такого груза принято на сумму 1303570 рублей. Все это вместе взятое дало положительные результаты. За семь месяцев кассами городского агентства продано на 15094 билета, или 43,5 процента, и получено по доходам на 4733152 рубля или 37,3 процента больше, чем за это же время 1959 года.

В штатное расписание городского агентства необходимо дополнительно ввести одного старшего кассира, на которого возложить обеспечение кассиров городского агентства бланками билетов, прием денег (выручки) от кассиров и сдачу их инкассатору, внесение

корректировок в тарифы и контроль за правильностью их применения кассирами городского агентства. Необходимо также ввести в штат двух кассиров, двух диспетчеров, на которых возложить прием прибывающих телеграмм с почты о бронировании мест, ответ на телеграммы, прием данных о количестве проданных билетов кассирами Нижнего Тагила, Каменска-Уральского и Уралмашзавода и разностку их в рейсовые ведомости. Потребуется еще одна телеграфистка-машинистка.

Комплектование и обучение смен необходимо начать не с 15 апреля, как это делалось в прошлом, а с января — февраля, с таким расчетом, чтобы к началу летней навигации личный состав городского агентства весь был полноценным и мог успешно решать возложенную на него задачу.

В деле выполнения и перевыполнения государственного плана немаловажную роль играет рекламная работа. В течение семи

(Окончание на 2 стр.)

# МИМО НЕ ПРОЙДЕШЬ

Большую работу по борьбе с вредителями растений и по подкормке колхозных полей провел в Челябинской области коллектив самолетов Як-12 Тюменского летного подразделения, борющийся за звание коммунистического, где командиром М. С. Боровкин.

Пилоты этого коллектива обработали 23.655 гектаров лесов и полей.

Особенно хорошо на сельскохозяйственных работах проявили себя пилоты Е. Нижник, А. Плешков и Б. Нефедов. Молодой пилот Б. Нефедов вместе с авиатехником П. Иночкиным обработал 7400 гектаров.

Работе этого коллектива на авиационных работах в Челябинской области редакция фотогоазеты Тюменского летного коллектива 26 августа посвятила целую фотовитрину из 45 снимков.

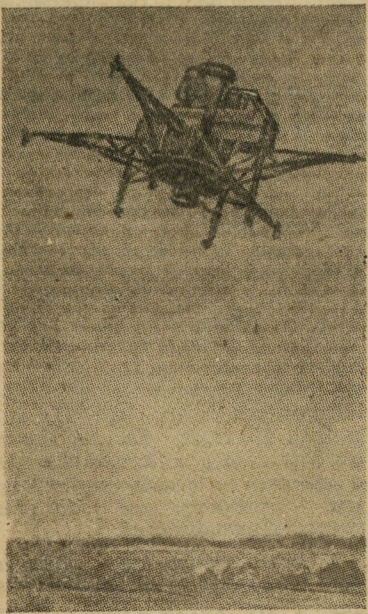
На фотографиях всесторонне отражены жизнь, быт и работа этого славного коллектива, успешно выполнявшего задание командования.

Это уже вторая фотовитрина, выпущенная редакцией. Хорошее и нужное дело начали в летном коллективе — прославлять своих товарищей по работе.

Когда же настала двести вторая ночь, Шахразада сказала: «Дошло до меня, о счастливый царь, что в 1959 году в Тюменском аэропорту произошла одна очень любопытная и поучительная история. Дело это происходило летом, в июле. Старший инженер службы связи Тюменской авиагруппы А. А. Фадеев, начальник связи аэропорта Н. В. Герасимов, начальник узла связи Б. П. Тюменев, начальник радиостанции М. П. Лаптев, старший радиотехник В. Ф. Шарипов и другие связисты, всего их было 13 человек, решили увязать времена халифа Салах-эд-Дина и двадцатый век.

А. А. Фадеев сказал своим подчиненным: «Хотите заработать много денег?». «Конечно, хотим, — дружно ответили они. — Но как это сделать?». «Нет ничего проще. Мы сделаем так: назначим В. Ф. Шарипова руководителем бригады по выполнению земляных работ и прокладке кабелей. Как только работа будет сделана, положим денежки в карман и соответствующим образом отметим эту финансовую удачу». «Но это значит надо работать, — разочарованно протянули Н. В. Герасимов, Б. П. Тюменев, М. П. Лаптев и иже с

## НАУКА И ТЕХНИКА



Советские авиаконструкторы разрабатывают все новые конструкции летательных аппаратов, борются за технический прогресс советской авиации.

На снимке: летающий столтурболет в воздухе.

Из газеты «Комсомольская правда».

Они трудятся рядом с нами



Из книги „Тысяча и одна ночь“

Недавно редакцией газеты «Авиатор Урала» был обнаружен старинный пергамент. Как оказалось, это был отрывок из всемирно известной книги сказок Шахразады «Тысяча и одна ночь». Находка была исключительно ценной. Ведь в оригинале как раз и недоставало отрывка о 202-й ночи, теперь он нашелся. Содержание его настолько интересно и занимательно, что редакция решила предложить вниманию наших читателей заключенную в пергаменте.

## ПОВЕСТЬ О ТЮМЕНСКИХ СВЯЗИСТАХ

ними. — Нас это не очень устраивает. Мы хотели бы получить деньги не утруждаясь!.. «А я о чем вам толкую, — улыбнулся в ответ заботливый начальник. — Работать нам не придется. Все это за нас сделают механизмы: ведь как-никак, мы живем уже в двадцатом веке — веке техники. Пусть она за нас и работает. А нам нужно будет потрудиться только в одном: подчитать денежки — сначала доходы, а потом расходы. Это вот уже будет совсем как во времена халифа Салах-эд-Дина».

Сказано — сделано. Тюменские связисты уговорили старшего инженера отдела наземных сооружений Ю. В. Нехорошева выписать наряды на оборудование радиостанции. В число исполнителей работ были включены все тринадцать заинтересованных лиц.

Конечно, никто из тюменских связистов грязной лопатой пачкать рук и не собирался. Они поступили проще. Работы по рытью и засыпке 3600 метров траншей для прокладки провода заземления антенн, уже выполненные и оплаченные по наряду, снова включили в наряд. Еще более хитроумно поступили они с другим нарядом. Работа по рытью 4400 метров траншей была выполнена механизированным способом, а указали в наряде как произведенную вручную. И вот получилось, что в первом случае тюменские связисты незаконно получили 4723 рубля 20 коп., а во втором случае положили в карман лишних 8476 рублей 20 коп. Всего в результате этой финансовой операции «исполнители работ» получили обманно-механизированным способом 13.199 рублей 40 коп.

Может быть, ты, о счастливый царь, задашь такой вопрос: «А кто же сдавал и кто принимал эти, с позволения сказать, работы?». Подобная проблема тоже была предусмотрена хитроумными связистами. «Работы» по рытью и засыпке траншей «сдал» старший радиотехник В. Ф. Шарипов, а «принял» их... старший инженер службы связи авиагруппы А. А. Фадеев. Но здесь есть и еще один удивительный эпизод. В августе 1959 года бывший начальник Тюменского аэропорта Н. И. Сорокин и бывший командир Тюменской авиагруппы Н. И. Волков узнали об этой финансовой операции, но сочли за лучшее закрыть на нее глаза.

И вот летом 1959 года в Тюменском аэропорту можно было наблюдать такое чудо, совсем как в сказках «Тысяча и одна ночь». «Землекоп» А. А. Фадеев пришел к старшему инженеру службы связи Тюменской авиагруппы А. А.

Фадееву и сказал: «Прими у меня, пожалуйста, работу по рытью и засыпке траншей на радиостанции, чтобы я получил причитающиеся мне 2013 рублей 11 копеек». Такие же призраки-двойники оказались и у Н. В. Герасимова, Б. П. Тюменева, В. Ф. Шарипова, М. П. Лаптева. Короче говоря, развелось в аэропорту таких призраков 13 штук».

«И как же все эти обманщики остались безнаказанными?» — с гневом вскричал царь Шахрияр, которому Шахразада рассказывала свои сказки. «О, да, повелитель! — ответила она. — До сих пор они оставались безнаказанными. Но, говорят, сейчас новый командир Тюменской авиагруппы и новый начальник Тюменского аэропорта, а также общественность коллектива хотят...»

Но тут Шахразаду застигло утро, и она прекратила дозволенные речи.

Перевел с арабского Иван ШМЕЛЬ.

## По Аэрофлоту

### Памятник герою будет!

В подразделении, где командиром тов. Тимошенко, проходило комсомольское собрание. Молодые авиаторы обсуждали вопрос об инициативе комсомольцев-ремонтников, призвавших молодежь построить за счет собственных средств памятник Герою Советского Союза Тимофею Ромакину, погибшему от рук диверсантов, пытавшихся угнать за границу советский самолет.

(«Советские крылья».)

Е. ЛИПОВИЧ.

## «ХОЗЯИН САМОЛЕТА»

Его зовут: «Хозяин самолета», И он к машине всей душой прирос... Такие он подчас берет высоты, Что летчики завидуют всерьез. Его «хозяйство» огляди, попробуй! — Размах работы — не размах крыла. И кажется, что вложен смысл особый В его волнение и в его дела. Его труды машине путь открыли,

1956 год... Товарищи по летному училищу жмут руки Анатолию Зильберфарбу, успешно сдавшему все экзамены. Только что зачитан приказ о присвоении ему звания пилота.

Мечта юноши сбылась. А сколько было переживаний и огорчений, успехов и радости. Все это осталось позади. Теперь летать и только летать!

В кармане вместе с пилотским свидетельством лежит направление на работу в Тюменскую авиагруппу.

...Вскоре его назначили вторым пилотом на самолет Ан-2. Быстро освоился со своими новыми обязанностями молодой летчик. Но в это время в подразделение прибыли новые самолеты Як-12 и на них понадобился летно-подъемный состав.

Выбор пал на А. Зильберфарба.

— Этот не подведет! — говорили о нем старшие товарищи.

И верно, он и на новой материальной части проявил себя способным, знающим и любящим свое дело пилотом. В общей сложности он пробыл в воздухе 2500 часов. А это для молодого пилота совсем немало.

Сейчас Анатолий Зильберфарб — командир вертолета Ми-4. Это — сложная машина, требует от экипажа много внимания, знаний, умения и навыков. Но и здесь А. Зильберфарб на своем месте. Он мастерски справляется со всеми заданиями командования. Экипаж А. Зильберфарба успешно трудится на трассах Тюменской области.

Часто приходится выполнять задания по обслуживанию геологов в сложных условиях, подбирать площадки с воздуха, летать над необозримыми лесами, болотами и озерами Урала, где текут тысячи рек и речек.

## ПАССАЖИР ЛЕТИТ НА МИ-1

Немногим более полугода назад Уктусское подразделение открыло первую в Свердловской области и на Урале почто-пассажирскую линию на вертолетах Ми-1 по маршруту Свердловск — Асбест — Свердловск. Вертолетный транспорт пользуется большим успехом у трудящихся Асбеста.

А. ЛЕОНТЬЕВ.

В Ханты-Мансийском аэропорту постоянно базируются самолеты, к тому же через него ежедневно пролетает много самолетов, направляющихся на север Тюменской области. Во время посадки самолеты заправляются горюче-смазочными материалами.

К сожалению, в летнее время это сделать не так-то легко и быстро. Порт находится на одном берегу, а бензосклад — на другом. И вот, чтобы заправить самолет горючим, требуется много времени и человеческого труда, так как бензин к гидросамолету перевозят в малогабаритном баке, который установлен на старенькой, разбитой лодке. Да и эту лодку любезно предоставили аэропорту соседи, так как своей лодки у аэропорта нет.

Для заправки одного самолета необходимо проделать четыре перекачки: из бензохранилища в бензозаправщик, из бензозаправщика — в бак, расположенный в лодке; из бака на другом берегу бензин снова перекачивают в бензозаправщик и после того уже заправляют горючим самолет.

Но и с этим можно было бы мириться, если бы у аэропорта был свой речной бензовоз для перевозки бензина через реку. Такое ненормальное положение сложилось давно. Об этом знают руководители Тюменской группы, но мер для устранения недостатков не принимают. А пора бы.

М. НОВОСАДОВ, начальник Тюменского аэропорта.

Редактор В. ДЕБЕРДЕЕВ.

АДРЕС РЕДАКЦИИ: Свердловск, 20, аэропорт, телефон Д2-05-21, доб. 1-96.

НС11416. Заказ № 4847.

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

## ПАССАЖИРАМ— ВНИМАНИЕ И ЗАБОТУ!

(Начало на 1 стр.)

месяцев городским агентством опубликовано в местных газетах 14 рекламных статей, отпечатана реклама на 70 миллионах коробков спичек с пятью видами этикеток на авиационные темы, выпущенных Туринской спичечной фабрикой, переданы объявления по телевидению и радио, вывешены в трамваях, троллейбусах и автобусах листовки и афиши.

По изысканию груза для отправки его самолетом на имя директоров заводов и фабрик были написаны письма.

На мой взгляд, Главное управление ГВФ центральные расписания движения самолетов как на летний, так и на зимний периоды должно готовить и доводить до низов минимум за один месяц до начала навигации, что позволит городским агентствам разработать рекламу, издать ее вовремя, т. е. за 15 дней до открытия навигации и доводить до населения. Это, безусловно, будет иметь свои положительные стороны.

Для издания реклам, афиш и листовок городским агентствам необходима хорошая бумага, но, к великому сожалению, не только хорошей, даже афишной бумаги городским агентствам централизованно не отпускается. И этот вопрос никто не волнует. К летней навигации текущего года рекламно-информационное бюро ГУ ГВФ для издания расписаний выслало красочные плакаты спустя... 15 дней после открытия летней навигации. Желательно, чтобы отправка плакатов производилась заблаговременно.

Перевозка пассажиров воздушным транспортом из года в год будет увеличиваться. Это неотлагательно требует расширения помещений городского агентства. Поэтому необходимо сейчас же ставить вопрос перед партийными и советскими организациями с таким расчетом, чтобы в летнюю навигацию 1961 года городское агентство работало уже в новом помещении.

М. КОЧУРОВ, начальник городского агентства воздушных сообщений.



## КОГДА ЖЕ БУДЕТ БЕНЗОВОЗ?

ритном баке, который установлен на старенькой, разбитой лодке. Да и эту лодку любезно предоставили аэропорту соседи, так как своей лодки у аэропорта нет.

Для заправки одного самолета необходимо проделать четыре перекачки: из бензохранилища в бензозаправщик, из бензозаправщика — в бак, расположенный в лодке; из бака на другом берегу бензин снова перекачивают в бензозаправщик и после того уже заправляют горючим самолет.

Но и с этим можно было бы мириться, если бы у аэропорта был свой речной бензовоз для перевозки бензина через реку. Такое ненормальное положение сложилось давно. Об этом знают руководители Тюменской группы, но мер для устранения недостатков не принимают. А пора бы.

М. НОВОСАДОВ, начальник Тюменского аэропорта.

Редактор В. ДЕБЕРДЕЕВ.

АДРЕС РЕДАКЦИИ: Свердловск, 20, аэропорт, телефон Д2-05-21, доб. 1-96.

НС11416. Заказ № 4847.

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