

С ПРАЗДНИКОМ, ДОРОГИЕ АВИАРАБОТНИКИ!

Завтра — День Воздушного Флота СССР

**ВСТРЕТИМ
XXII СЪЕЗД
ПАРТИИ НОВЫМИ
ТРУДОВЫМИ
УСПЕХАМИ!**

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

★ ★
ТЕЛЕГРАММА

БАРАБОХИНУ, АНДРЕЕВУ,
КИЗИКОВУ



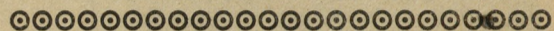
№ 52—53
(1071—1072).
СУББОТА,
8 июля
1961 г.
Год издания
XIX

Орган политотдела Уральского территориального управления
ГВФ и теркома профсоюза авиарботников

Горячо поздравляем личный состав управления с всенародным праздником — Днем Воздушного Флота СССР. Выражаем уверенность, что празднование Дня Воздушного Флота СССР послужит делу мобилизации усилий авиарботников на успешное выполнение государственного плана авиаперевозок и социалистических обязательств, за достойную встречу XXII съезда КПСС.

Желаем всем товарищам больших успехов в работе по дальнейшему укреплению и развитию авиации, наиболее полного удовлетворения потребностей народного хозяйства воздушным транспортом.

ЛОГИНОВ, ЕВТЕЕВ, МИШИНКИН.



ОНИ ТРУДЯТСЯ РЯДОМ С НАМИ

ЗАВТРА советский народ отмечает День Воздушного Флота СССР. Как повелось по традиции, в этот день подводятся итоги работы и достижений, определяется, что еще предстоит сделать авиарботникам, чтобы выполнить задачи, поставленные перед ними партией и правительством.

В наши дни развитие Гражданского воздушного флота идет быстрыми темпами. На вооружение поступает много новой техники, которую требуется хорошо освоить и бережно эксплуатировать. Кажется еще недавно самолеты Ту-104, Ан-10, Ил-18 считались новинками, а теперь они хорошо освоены, и на очереди стоят другие, более совершенные и экономичные машины — самолеты Ту-124, Ан-24, вертолет высокой грузоподъемности Ми-6. Кстати, большая группа уральских пилотов и авиатехников прошла переучивание на новую материальную часть — вертолет Ми-6, а в Пермском, Свердловском и Челябинском аэропортах несколько человек из технического состава прошли курс обучения для обслуживания самолетов Ан-24 и Ту-124.

Трудно перечислить всю технику, которая поступила в наши подразделения — в службу связи, инженерно-авиационную, автобазы. Новая техника помогает более качественно обеспечить полеты самолетов, бороться за высокую регулярность и безопасность движения.

Но главные успехи, которые достиг личный состав авиаподразделений Урала, это — в людях. Неизмеримо выросли кадры летного, технического состава — наши авиарботники заканчивают институты, училища ГВФ, техникумы, средние школы, повышают свои разряды и классы, совершенствуют производственные навыки и повышают мастерство. Много пилотов завершило налет новых миллионов километров, а большая группа авиарботников награждена почетным знаком «Отличник Аэрофлота». Среди них пилот-инструктор Н. А. Бгашев, бортмеханик Б. С. Насобин, командир авиатранспортного подразделения И. В. Донцов, диспетчер А. Я. Берсенева и другие.

В подразделениях ширится соревнование за коммунистический труд. Здесь следует отметить авиатранспортное подразделение, всем личным составом включившееся в патриотическое движение наших дней, и коллектив Свердловского аэропорта, решивший превратить свой порт в образцовый на трассе Москва — Владивосток. Уже многим коллективам служб, экипажам и отдельным авиарботникам вручены дипломы о присвоении званий коллектива и ударников коммунистического труда. Борцы за коммунистический

ДЕНЬ СМОТРА НАШИХ ДОСТИЖЕНИЙ

труд — это маяки, на которые берут равнение остальные авиарботники.

Недавно в нашей газете опубликован список авиарботников, чьи имена занесены в Книгу почета и на Доску почета Уральского управления ГВФ. Среди них командир корабля Челябинского подразделения Н. В. Хатынский, пилот Курганского подразделения Ю. И. Братцев, авиатехник Ханты-Мансийского аэропорта Г. В. Ефремов и другие товарищи.

В летных коллективах сейчас идет борьба за обеспечение безопасности полетов, за отличное выполнение каждого рейса. Этой задаче подчинена вся учеба по повышению квалификации и политическая работа среди авиаторов.

В нынешнем году значительно возросли объемы перевозки пассажиров, почты, грузов. И теперь перед личным составом уральских аэропортов стоит задача — повысить культуру обслуживания пассажиров, обеспечить максимум внимания трудящимся, пользующимся услугами воздушного транспорта.

Недавно авиарботники завершили первое полугодие. План по тонна-километрам выполнен на 107,6 процента, по налету часов, приведенных к Ан-2, — на 102,7 процента, а по обработанной площади — на 120,8 процента. Как видно, мы не справились с выполнением плана по отправке пассажиров, грузов и некоторым другим показателям. Личному составу подразделений необходимо сделать выводы из этого, проанализировать причины невыполнения государственного плана и мобилизовать личный состав, чтобы в ближайшее время наверстать упущенное.

Сейчас в подразделениях развернулась борьба за достойную встречу XXII съезда Коммунистической партии Советского Союза. Авиарботники стремятся сделать все, чтобы подготовиться к открытию съезда достойные трудовые подарки и в первую очередь — выполнить производственный план десяти месяцев.

У авиарботников Урала есть все возможности для того, чтобы успешно справиться с повышенными обязательствами, которые взяли на себя коллективы подразделений.

В Свердловском аэропорту



Самолет Ил-18 на перроне Свердловского аэропорта перед вылетом по маршруту Свердловск — Адлер.

В политотделе управления

На днях в политотделе УрТУ ГВФ состоялось совещание. Участники его обсудили ход общественного смотра по культуре обслуживания пассажиров в подразделениях Уральского территориального управления ГВФ.

Докладчик, председатель комиссии по проведению смотра, А. Г. Михайлов отметил, что до сих пор комиссия еще не развернула по-настоящему свою работу. Выступивший затем заместитель председателя комиссии привел в пример всего лишь одно Челябинское подразделение, где за последнее время местная комиссия кое-что сделала для проведения смотра.

Участники совещания наметили конкретные мероприятия, направленные на улучшение работы комиссии по проведению смотра, который поможет повысить культуру обслуживания пассажиров.



Казалось, еще не так давно в авиатранспортном подразделении начали эксплуатацию турбовинтовых самолетов Ил-18. А нынче уже несколько экипажей уверенно водят эту сложную машину по воздушным магистралям.

Недавно введен в строй в качестве командира корабля Ил-18 пилот Геннадий Попов. Это самый молодой командир корабля Ил-18. Он обладает хорошей техникой пилотирования, глубоко знает материальную часть этого самолета и умело ее эксплуатирует. Первые рейсы показали, что молодой командир успешно справляется со стоящими перед ним задачами.

Безусловно, ему придется немало потрудиться над совершенствованием навыков самолетовождения, долго шлифовать свое мастерство, чтобы стать отличным командиром корабля Ил-18.

НА СНИМКЕ: экипаж командира корабля Г. Попова.

Задание выполнено

Сводный летный коллектив самолетов Ан-2 подразделения Уральского управления ГВФ почти целый месяц трудился в Кустанайской области Целинного края. Авиаторы помогли труженикам целинных земель в борьбе с сорняками — авиахимическим способом выполняли прополку зерновых.

Когда коллектив отправлялся в Целинный край, личный состав его взял обязательство — обработать 24 тысячи гектаров

с хорошими качественными показателями. Свое слово авиарботники Урала сдержали. Правда, для этого им пришлось хорошо потрудиться, несмотря ни на жару, ни на неблагоприятную погоду.

На днях самолеты вернулись в свои подразделения. Пилоты обработали 32 тысячи гектаров посевов на целинной земле. Местные общественные организации выразили горячую благодарность пилотам и авиатехникам Урала, которые пришли к ним на помощь в решающие дни.

Быть богатым целинному урожаю!

Ю. ПЕТРОВ.

Встреча с журналистами

В целях улучшения пропаганды воздушного транспорта в печати и освещения перспектив развития гражданской авиации на Урале командование и политотдел Уральского управления ГВФ проводят 11 июля в Свердловском аэропорту пресс-конференцию для журналистов гор. Свердловска и области. Гостям будет также показана новая авиационная техника и совершен непродолжительный полет на самолете Ил-18.

Обыкновенное задание

По голубому куполу неба плавно ползут рваные лохмотья облаков. Несмотря на порывистый ветер, на аэродроме жарко. Пассажиры в ожидании самолета скрылись под сенью густых пихт.

Желающих улететь в этот день много. Даже слишком много. Все они убеждены, что сидят здесь из-за нерасторопности работников аэропорта и поэтому ведут себя беспокойно. Наиболее нетерпеливые время от времени врываются в служебную комнату, стучат кулаком, машут руками и... и, ничего не добившись, усаживаются опять на траву. Который раз они слышат, что самолетов нет, их не хватает.

Разросся за последнее время поселок Ныроб. Оброс десятками новых, еще пахнущими смолой, домов, а самолетов мало. Маленькие, хрупкие на вид, они, как трудолюбивые пчелы, летают целыми днями и все же не успевают доставить всех, кому куда нужно. Напрасно пытается кассир аэропорта объяснить все это пассажирам. В ответ летят обидные слова: «Сидите здесь, ничего не делаете. Сколько суток прикажете еще ждать?».

Особенно громогласна жен-



Крылья нашей Родины

Шар земной опоясан
Голубой
лентой трасс...
Нам маршрут
в небо ясен
И ты дорог
для нас.
Пусть
по синим дорогам
Ветров
буйствует вал —
Нет,
в полете не дрогнет
Под рукою штурвал!
Мы любые
широты
Облетим
до конца.
С гордым званием
пилоты —
Бьются
наши сердца...
Сколько трудных
и разных
Мы путей обошли...
Здравствуй,
светлый наш праздник —
Крепких
крыльев страны!
В нас партийная
стойкость,
Комсомольская твердь.
И в боях,
и на стройках
Долг наш —
выше лететь.
Обгоняем мы ветры
И в небесном
труде —
Миллион километров —
Далеко
не предел;
Не предел —
стратосфера,
Что мы
режем крылом.
Будет день! —
твердо верим —
В звездный космос уйдем.
Не напрасно
Отчизна
Нам
крылья дает:
Не для войн —
ради жизни
Мы уходим
в полет;
Ради звонкого
хлеба
Над степной
целиной,
Ради чистого
неба
Над озерной волной;
В честь
содружества разных
Рас,
народов,
племен —
Мы свой празднуем
праздник.
Мир храня
под крылом!
П. ЕФИМОВ.

щина, рядом с которой на чемодане сидит девочка лет восьми в ситцевом платье. То и дело оборачивается она к служебному помещению и нагрядает неслестными эпитетами каждого, кто оттуда выходит. Подстать своей родительнице и девочка. Развалившись на коленях у матери, она нудно и протяжно выводит на одной ноте: «Мам, а мам, когда полетим?».

Наконец, вдалеке слышится наплывное тарахтение мотора. Самолета еще не видно из-за верхушек деревьев, но ожидающие зашевелились. Впереди всех, конечно, громогласная с ребенком.

Поле Ныробского аэропорта немного выгнутое. Поэтому приземляющийся самолет видно, как на ладони. Вот он, плавно коснувшись зеленого покрова, пробегал несколько метров и встал. Разворот и, неуклюже помахивая крыльями, он начал подруливать к месту посадки.

Пассажиры есть пассажиры. Занятые своими мыслями и заботами, они, прилетев, даже не оглядываются в сторону кабины. Каждый спешит к цели своего приезда и редко кто из них догадается поблагодарить пилота. Впрочем, те не очень на это и обижаются. Для пассажиров, летящих на самолете, путешествие в воздухе — вынужденная необходимость. Для летчиков же это — профессия, любимый, хотя и беспокойный труд.

Вот и сейчас пилот, командир звена Владимир Петухов спешит в штаб. Надо быстро оформить новый маршрут и снова в воздух — в Чусовское. Но... все пришлось отложить. На недоуменные взгляды пассажиров он только успевает бросить на ходу: «санзадание». Для каждого пилота это слово звучит как сигнал боевой тревоги, как «sos» на ко-

рабле. Кто-кто, а Владимир Петухов отлично знает, что кроется за этим словом. Человек в опасности!

С помощью товарища В. Петухов уточняет условия посадки, вычерчивая веткой тут же на земле условные кубики домов и улиц. А те, кому предстоит сейчас лететь, стоят рядом, за спиной. Их двое — большой с чалмой на голове из окровавленной марли и маленький. Впрочем, второй не на ногах. Он стонет жалко, подвешен на руках у медсестры. Большие голубые глаза с тоской смотрят то на плачущую мать, то на самолет, на котором ему предстоит лететь туда, где у него, наконец, прекратятся страшные боли в животе.

Владимир Петухов все это прекрасно слышит, но он уже привык. Привык по-настоящему, по-мужски переносить все это и брать себя в руки, когда надо мобилизоваться перед вылетом.

Слышат и видят приготовления к полету и пассажиры. Стоит ребенок режет ухо, и многие, не выдержав, начинают успокаивать его, оставив на земле свои чемоданы. Однако здоровые, взрослые люди сейчас бессильны погасить боль у ребенка. Сделать это может только он — пилот, и они с надеждой смотрят на В. Петухова, моля глазами поторопиться.

Через несколько минут машина оторвалась от поля аэродрома. Сделав полукруг, она маленькой точкой стала удаляться на юг, провожаемая десятками глаз пассажиров.

«Мам, а мам, когда же мы полетим», — внезапно в наступившей тишине раздался знакомый голос девочки. Мать, словно очнувшись, несколько секунд смотрела на нее невидящим взглядом, а затем неожиданно для всех зло сказала: «Сиди и жди, не видишь разве, что дядя занят».

Р. РУСЛАНОВ.

РОДНАЯ ПРИРОДА



ВОТ КУДА ЗАБРАЛСЯ КОСОЛАПЫЙ.



НА БЕРЕГУ КАМЫ.
Фото В. Верещагина.

АЭРОПОРТ — ДЛЯ ВСЕХ

БУДНИ ПЕРИФЕРИЙНОГО АЭРОПОРТА

В зале ожидания около десятка пассажиров. Начальник аэропорта у аппарата слушает позывные сигналы: ожидается двенадцатиместный самолет из Свердловска, на котором возвращается с областного совещания группа руководящих колхозных работников. Их встречают шоферы на «победах» и «газиках-вездеходах». Шоферы и пассажиры перебираются в вопросы:

— Ты, отец, куда летишь?
— К сыну, в гости, в Ашхабад.
— А ты, молодец, для кого пригнал машинку-то?

— С нашего колхоза летят из Москвы, с Выставки достижений народного хозяйства, — отвечает шофер.

К начальнику тоже много вопросов.

— Скажите, сколько стоит билет до Газры? А до Ирбита? А до Тюмени? Ходит самолет до Кургана? До Тавды есть места? А как улететь в Саратов? Тов. Ладейщиков подробно знакомит клиентов с десятками маршрутов, дает справки о ценах на билеты. Но позывной сигнал заставил прервать беседу, и он быстро исчезает в аппаратной.

— Кто на Тюмень, на Тавду, приготовьтесь к посадке, — сообщает начальник и быстро направляется на летную площадку, над которой появилась голубая машина.

Самолет приземлился и, вобрав в себя людей, взвился в небо. Вместо улетевших подошли те, которым тоже надо лететь на Свердловск и дальше.

Одни прилетают, другие улетают. Так ежедневно: аэропорт работает с полной нагрузкой, обслуживая транспортные потребности всех граждан.

Я взялся на карту авиалиний гражданского флота и передо мной открылась картина огромного размаха гражданской авиации Свердловской, Тюменской, Челябинской, Курганской областей. На какой район ни взглянешь, там или посадочная площадка или аэропорт. Самолет стал быстрым средством связи внутри областей, он быстро переносит людей из конца в конец нашей огромной страны, экономит дорогое время советских граждан, доставляя им отдых и развлечения в путешествиях.

Неоценима заслуга аэропорта для граждан нашего отдаленного



Немало новых домов возвел Ю. Перов, каменщик строительного-монтажного управления № 8 ГВФ.

Имея четвертый классификационный разряд, он быстро и качественно производит кладку.

На снимке: каменщик СМУ-8 Ю. Перов.
Фото В. Яковлева.

НАУКА И ТЕХНИКА

Крыло...

раздвигается

На сверхзвуковых скоростях полета наименьшее сопротивление создает треугольное крыло, по форме напоминающее хвост ласточки. Однако создаваемая им подъемная сила на малых скоростях недостаточна. При посадке возникает опасность аварии самолета. Этого недостатка лишено прямое крыло, зато вес его велик.

А что если сделать так, чтобы в полете крыло было треугольным, а при посадке — прямым?

Английская фирма «Виккерс» разработала проект самолета «Суоллоу» с поворачивающимся крылом. Такой самолет после взлета по мере роста скорости сдвигает концы крыла, и оно превращается из прямого в треугольное, при заходе на посадку, наоборот, наблюдается обратная картина.

А. ПЕТРОВ.

УСЛОВИЯ ПРИЕМА В УЧИЛИЩА ГВФ

В ЛЕТНЫЕ училища принимаются граждане СССР мужского пола в возрасте от 17 до 22 лет, имеющие образование в объеме средней школы, годные по состоянию здоровья к летной службе в ГВФ. Срок обучения 2 года 10 месяцев.

В АВИАТЕХНИЧЕСКИЕ училища — по подготовке техников по технической эксплуатации самолетов (вертолетов) и авиадвигателей. Срок обучения 2 года 10 месяцев.

В АВИАУЧИЛИЩА СПЕЦСЛУЖБ — по подготовке радиотехников по эксплуатации радиооборудования самолетов, техников-электриков по эксплуатации авиационных приборов и электрооборудования самолетов, радиотехников по эксплуатации наземных радиосредств самолетовождения и посадки. Срок обучения 2 года 10 месяцев.

В авиатехнических училища и училища спецслужб ГВФ принимаются граждане СССР мужского пола в возрасте от 17 до 26 лет, имеющие образование в объеме средней школы, годные по состоянию здоровья к технической службе в ГВФ.

ПРИЕМ ЗАЯВЛЕНИЙ, ДОКУМЕНТОВ И МЕДИЦИНСКОЕ ОСВИДЕТЕЛЬСТВО производится с 1 июня по 31 июля приемными комиссиями во всех территориальных управлениях и авиагруппах ГВФ.

ЛЕТНЫЕ училища в городах: Сасово Рязанской обл.; Красном Куте Саратовской обл.; Бугуруслане Оренбургской обл.; Кременчуге Полтавской обл. (готовит пилотов на вертолетах); Кировограде (обл.) школа высшей летной подготовки ГВФ (отделение по подготовке штурманов).

И. о. редактора В. РУСИН.

НС20033. Заказ № 4938.

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

Ф. ГРИГОРЬЕВ.