

# Добился успехов — помоги товарищам!

## БУДЕМ ДЕРЗАТЬ

Почти восемьдесят дней осталось до знаменательного события в жизни партии и государства — открытия 17 октября в Москве XXII съезда Коммунистической партии Советского Союза. Срок небольшой, а дел предстоит сделать немало. Личный состав подразделений Уральского управления ГВФ направляет свои усилия к тому, чтобы сейчас создать задел в количественном выполнении ряда показателей и тем самым обеспечить выполнение принятых обязательств — выполнить план десяти месяцев к открытию XXII съезда КПСС.

Итоги работы в первом полугодии говорят о том, что в наших подразделениях есть неисчислимые резервы для увеличения перевозки пассажиров, грузов, почты, выполнения работ по специальному применению авиации. Нужно их умело использовать, по-настоящему поставить на службу производству.

Поднимая дисциплину и налаживая взаимодействие между службами, мы должны добиться высокой регулярности и безопасности полетов, так как эти показатели являются одним из ведущих в нашей работе, одним из достоинств воздушного транспорта.

Успех дела решает каждый работник в отдельности и коллектив в целом. Вот почему мы должны развернуть живое творческое соревнование между коллективами подразделений, служб, летных коллективов, экипажами и отдельными работниками, мобилизовав личный состав на самоотверженный труд в честь XXII съезда Коммунистической партии Советского Союза.

Долг партийных, профсоюзных и комсомольских организаций возглавить это соревнование, мобилизовать личный состав на героический труд, чтобы в канун открытия XXII съезда партии мы могли рапортовать:

— Слово свое мы сдержали, родная партия!

Родина, принимай наши трудовые подарки!

## Разговор о культуре обслуживания

Состоялся V пленум теркома профсоюза авиаработников. С докладом «О состоянии и мерах по улучшению культуры обслуживания пассажиров в подразделениях Уральского территориального управления ГВФ» выступил помощник начальника УрТУ ГВФ Е. М. Случкий.

В пленуме приняли участие командиры подразделений и их заместители по политической части, секретари партийных организаций и председатели местных комитетов, передовики производства, работники служб перевозок.

В работе пленума принял участие заместитель начальника Управления перевозок и обслуживания пассажиров ГУГВФ тов. Писков.

## Указ Президиума Верховного Совета СССР

За мужество, самоотверженность и умелые действия, проявленные экипажем самолета в сложных условиях при выполнении задания, наградить:

Орденом Трудового Красного Знамени

Грацианова Бориса Евгеньевича,

Орденом Красной Звезды

1. Андреева Бориса Анатольевича.

2. Белкина Юрия Николаевича.

3. Пострибайло Георгия Дмитриевича.

Орденом «Знак почета»

Маргулис Григория Яковлевича.

Медалью «За трудовое отличие»

1. Журавлеву Валентину Ефимовну.

2. Потихонову Наталию Васильевну.

3. Смирнову Валентину Юрьевну.

Председатель Президиума Верховного Совета СССР

Л. БРЕЖНЕВ.

Секретарь Президиума Верховного Совета СССР

М. ГЕОРГАДЗЕ.

МОСКВА, Кремль. 21 июля 1961 г.

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!



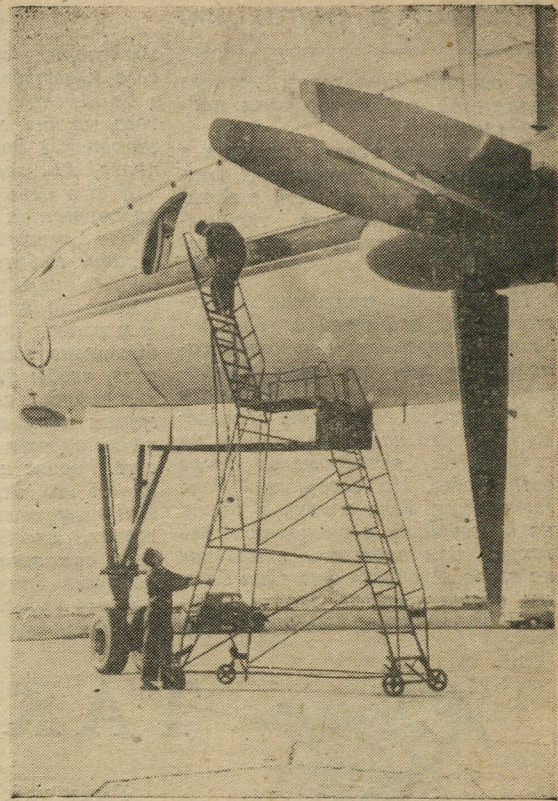
№ 58 (1077).  
СРЕДА  
26 июля  
1961 г.  
Год издания  
XIX

Орган политотдела Уральского территориального управления ГВФ и теркома профсоюза авиаработников



## Растут перевозки пассажиров

Борясь за достойную боте. План 20 дней ию-встречу XXII съезда ля выполнен: по от-Коммунистической пар-правкам пассажиров на-тии Советского Союза, 102,2 процента, по-личный состав авиапод-налету тонна-километ-разделений Урала на-рациивает темпы в ра-ров в пределах нормы.



Обслуживание самолета Ту-114 в Свердловском аэропорту перед полетом. Фото В. Яковлева.

## НА ПОДЪЕМЕ

### С отчетно-выборного партийного собрания авиатранспортного подразделения

**В** НАШЕЙ стране сейчас, пожалуй, не найдешь такого коллектива, в котором бы ни готовились к встрече XXII съезда Коммунистической партии Советского Союза. Думами о предстоящем съезде партии, о том, как лучше его встретить, проникнуты все советские люди.

Эта мысль — о долге коммунистов и беспартийных достойными делами встретить съезд родной партии — прошла красной нитью через все отчетно-выборное партийное собрание авиатранспортного подразделения, которое состоялось 24 июля 1961 года.

С докладом выступил секретарь партийной организации Н. А. Феоктистов. Он подробно остановился на производственных успехах, которых добился личный состав подразделения благодаря большой организаторской работе партийной организации с людьми, вскрыл недостатки, мешающие коллективу.

Личный состав подразделения успешно выполнил полугодовой план по большинству показателей. Хорошо идут дела в летном коллективе самолетов Ил-18. Заметно повысилась дисциплина, совершенствуется мастерство летно-подъемного

состава. В подразделении оживилась работа профсоюзной и комсомольской организаций, которые оказывают свое заметное влияние на все текущие дела подразделения. Заметно возросла сознательность людей.

Но вместе с тем, коллективу предстоит еще много потрудиться, чтобы изжить имеющиеся недостатки, чтобы стать образцовым подразделением и завоевать к XXII съезду КПСС почетное звание подразделения коммунистического труда.

Выступления коммунистов в обсуждении отчетного доклада были проникнуты заботой об улучшении деятельности подразделения.

Так, второй пилот тов. Сальников сообщил, что по заданию партийного бюро была проведена проверка финансовой деятельности подразделения и выявлен ряд причин, в силу которых подразделение теряет много средств. Например, полеты, по облету радиосредств не планируются. В результате только за первое полугодие коллектив понес убытки в размере 13 тысяч рублей. Велики также сверхнормативные переработки двигателей на земле, особенно в таких аэропортах, как Омск, Горький, да и в Кольцово.

О причинах невыполнения плана по производительности полетов на самолетах Ил-18 говорил в своем выступлении и о. командира летного коллектива Ил-18 тов. Никулин.

Парторганизация приняла решительные меры по этому вопросу, но их, видимо, оказалось недостаточно. В результате полугодовой план по такому важному показателю для Ил-18, как производительность,

оставался невыполненным.

Медленно вводятся новые экипажи, в подразделениях не выполняется график повышения в классах летного состава.

Командир летного коллектива самолетов Ли-2 тов. Саиткулов отметил, что в связи с переходом на самолеты Ил-18 большей части самых опытных пилотов, в летных коллективах на самостоятельную работу в качестве командиров кораблей пришло много молодежи, имеющей малый опыт и сравнительно небольшой налет. Естественно, сейчас в работе встречаются трудности. Но партийное бюро оказывало недостаточно помощи командованию летных коллективов в преодолении трудностей, в ликвидации недостатков.

— Сознательность личного состава подразделения, — сказал командир Ли-2 тов. Лобанов, — за последнее время заметно выросла. Люди относятся к работе иначе. Не боится за рублем, а стремление выполнить план с более высокими показателями, обеспечивая высокую безопасность полетов, — вот что сейчас определяет стремление личного состава. Это достижение не может не радовать.

Командир летного коллектива Ли-2 тов. Харитонов заметил, что если в целом партийная организация подразделения работала активно, мобилизовала личный состав подразделения на решение стоящих перед ним задач, то партийные группы летных коллективов действуют менее активно, слабо помогают командирам в преодолении тех трудностей и недостатков, которые имеются в работе.

Интересным было

выступление командира подразделения тов. Донцова. Он глубоко проанализировал причины успехов и недостатков в деятельности коллектива, указал пути, по которым следует идти, чтобы в ближайшее время исправить имеющиеся недочеты, сделать подразделение одним из передовых в Аэрофлоте, и к XXII съезду КПСС завоевать почетное звание подразделения коммунистического труда.

Начальник политотдела П. А. Андреев отметил, что в докладе недостаточно сказано об организаторской работе парторганизации в летных коллективах. А это очень важное условие для достижения высоких производственных показателей. Коммунисты не должны успокаиваться на достигнутом, а стремиться мобилизовать личный состав на достижение еще более высоких результатов. В пропагандистской и организаторской работе партийная организация должна доходить до каждого человека.

В прениях по докладу выступили также зам. главного инженера Уральского управления ГВФ С. И. Зайдинс, инженер подразделения Д. Я. Трофимов, командир корабля Ил-12 Л. А. Лузин, секретарь Октябрьского РК КПСС г. Свердловска М. Г. Соин.

В заключение собрания состоялось выборы нового состава партийного бюро и делегатов на XV районную конференцию.

## ПРИМЕР КОММУНИСТА

В летном коллективе Пермского подразделения всем хорошо известно имя Алексея Ивановича Шагарова, дежурного штурмана. Четвертый год трудится в аэропорту коммунист А. И. Шагаров, являя своим трудом пример добросовестного отношения к работе.

Коммунисты коллектива летной службы оказали ему высокое доверие, избрав два года назад секретарем партийной группы.

Являясь членом партийного контроля, А. И. Шагаров стремится сделать все, чтобы качество использования и обслуживания самолетного парка было высоким.

Опыт работы у Алексея Ивановича богатый. Он окончил академию, имеет высшее специальное образование, поэтому в любую минуту может оказать практическую помощь молодым пилотам и разобраться в сложных вопросах теории и практики.

Уделяя особое внимание качеству предполетной подготовки подразделения, коммунист А. И. Шагаров подолгу беседует с авиаторами о предстоящих полетах, делится с ними богатым опытом работы.

Сочетая в себе качества партийного руководителя и грамотного специалиста, он добивается в своей работе того, чтобы любое нарушение Инструкции и Наставления по производству полетов было детально разобрано и учтено летным составом на будущее.

«Делай, как я» — таков девиз этого коммуниста. Он обращен ко всем нам, и мы должны, следуя примеру своего товарища, и в учебе, и в труде выходить на рубежи завтрашнего дня — трудиться по-коммунистически.

**З. ЗАЙНУТДИНОВ,**  
зам. секретаря  
партбюро Пермского  
подразделения.

## У семилетки — ХОРОШИЙ ТЕМП

ИЗ СООБЩЕНИЯ ЦЕНТРАЛЬНОГО СТАТИСТИЧЕСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ПРИ СОВЕТЕ МИНИСТРОВ СССР «ОБ ИТОГАХ ВЫПОЛНЕНИЯ ГОСУДАРСТВЕННОГО ПЛАНА РАЗВИТИЯ НАРОДНОГО ХОЗЯЙСТВА СССР НА 1961 ГОД ЗА ПЕРВОЕ ПОЛУГОДИЕ».

Перевозки пассажиров воздушным транспортом увеличились по сравнению с соответствующим периодом прошлого года на 28 процентов, а перевозки грузов — на 16 процентов.



Я работаю инженером летного коллектива в Салехардском подразделении.

В настоящее время нахожусь в командировке в Тюменском коллективе. Вместе со мной работают три представителя технического состава нашего подразделения.

16 июля мы прилетели в составе двух экипажей из Киева — экипажи перегнали два новых самолета в гидроразделе. Подготовили мы самолет для перегонки в Тюменский гидрораздел. Поплавки для него находились здесь на сухопутном аэродроме во дворе автогаража. На следующий день мною была дана заявка в гараж на автомашину с прицепом и автокран для перевозки поплавок на озеро. А спустя еще один день, мы обещанного по заявке авто-

транспорта не получили, после чего я вынужден был остаться в Тюменском аэропорту (вместо того, чтобы ехать на работу в гидрораздел) добывать автотранспорта для перевозки поплавок.

В этот день автокран работал в распоряжении ОМТС, тут же во дворе гаража и центрального склада. Работой автокрана руководили начальник ОМТС тов. Гервис и работник ОМТС тов. Жмуренко. Мне пришлось бегать буквально сбиваясь с ног и просить, чтобы дали автокран на каких-нибудь пару минут для выгрузки поплавок из ящика. Механик гаража тов. Домнич вместе с тт. Гервис и Жмуренко смотрели на это дело сквозь пальцы. Им разгрузка и погрузка лесоматериала оказалась дороже простоя самолета. И только в конце рабочего дня подошел автокран, сгрузил ящики с поплавами и

вытащил поплавки из тары (работа для автокрана 5—10 минут).

Автомашину в этот день для перевозки поплавок на озеро мы так и не получили. И только на следующий день — это было уже 20 июля — мы, наконец, получили автомашину к обеду и перевезли поплавки на озеро.

Из-за такого халатного отношения к перевозке поплавок со стороны администрации Тюменского аэропорта и гаража в особенности, самолет простоял три дня. Кстати сказать, начальник Тюменского аэропорта тов. Наумов отпустил угрозы в мой адрес, что он не даст вообще автомашину, если я не отдам ему тару от поплавок, то есть ящики, хотя поплавки вместе с тарой являются принадлежностью Салехардского подразделения.

Начальник ОМТС тов. Гервис дошел до того, что отпустил в

мой адрес грубые оскорбления только за то, что я просил автокран на несколько минут для выгрузки поплавок из ящиков. И хотя техника должна работать в первую очередь для самолетов, здесь этого не наблюдается.

Спросите технический состав Тюменского подразделения или наших техников, как меняются моторы на самолетах. Вам ответят, что просить автокран для этой цели — гиблое дело. Сплошь и рядом у нас снимают и навешивают моторы на самолетах буквально вручную, «своим паром».

Нам думается, что такие факты нельзя обходить стороной. Следует призвать к порядку работников автогаража Тюменского аэропорта за простой авиационной техники по их вине, за срыв регулярности полетов самолетов и своевременного выполнения производственного плана.

А. САМОФАЛОВ,  
инженер Салехардского подразделения.

Пассажирский самолет Боинг-727

Авиакомпания «Истерн эйрлайнс» и «Юнайтед эйрлайнс» передали фирме «Боинг эйрлайнс» заказ на поставку 80 транспортных самолетов средней дальности полета Боинг-727. Стоимость одной машины этого типа без запасных частей составляет примерно 4 миллиона 250 тысяч долларов. Ожидают, что первый самолет сможет подняться в воздух через пятнадцать месяцев. Силовая установка Боинг-727 состоит из трех турбовентиляторных двигателей «Прат энд Уитни», размещаемых у хвостовой части фюзеляжа. Два из них устанавливаются по обеим сторонам фюзеляжа, третий — на лонжероне. В пассажирской кабине предусмотрено 70—114 мест. Экипаж — три человека (два пилота и бортмеханик). Крейсерская скорость самолета — 880—900 километров в час, дальность полета 1700 километров.

(«Авиэйшн уик»).

Герои наших дней

ПОЖАР НАД ОБЛАКАМИ

— Садимся на поле. Смотрите площадку, — принял решение Грацианов.

И Маргулис в последний раз сказал Москве:

— Садимся на поле с убранными шасси. Горит двигатель. Конец связи.

Вместе со штурманом Борисом Андреевым Маргулис бросился к пассажирам, которым бортпроводницы Валентина Журавлева, Наталия Похитонова и Валентина Смирнова уже помогли привязаться к креслам.

А Борис Грацианов и второй пилот Юрий Белкин повели машину на посадку. В последний момент они увидели, что поле, которое было выбрано, очень неровно. Рядом было второе поле. Кажется, более ровное. Кажется, на него сесть лучше. Чтобы решить это — лишь доли секунды. И в эти доли секунды они приняли решение и посадили 55-тонную машину на поле, где рос овес. Посадили на «живот» так чисто, что никто из пассажиров не ушибся. И еще 450 метров самолет полз по полю в облаке пыли.

Маргулис и Андреев уже открывали в это время заднюю дверь и едва самолет остановился, Грацианов и Пострибайло открыли переднюю. Надо было быстрее высадить пассажиров из машины, которая по-прежнему грозила в любую минуту взорваться. Когда самолет покидали последние пассажиры, Пострибайло ручными огнетушителями сбил огонь в двигателе.

На колхозном мотоцикле Грацианов добрался до ближайшего села и сообщил в Москву по телефону, что все кончилось благополучно. А пассажиры — ни один из них не пострадал — уехали на автобусе в Тулу и продолжили на другом Ил-18 путь в Адлер.

Самолет был посажен с таким мастерством, что вскоре после ремонта он вновь поднимется в воздух. А молодой героический экипаж Ил-18 № 75672 через три дня после этого случая в полном составе вновь повел машину на Адлер.

(Из газеты «Комсомольская правда»).

Редактор В. РУСИН.

НС20101 Заказ № 5178

Адрес редакции: Свердловск, 20, тел. 1-96.

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

ГЛЯДЯ СКВОЗЬ ПАЛЬЦЫ...

ТАК ДЕРЖАТЬ!

Годы работы в авиатранспортном подразделении закаляли Н. С. Сапожникова, сдружили с многочисленным коллективом летчиков, штурманов и радистов, с которыми он трудится. Каждый рейс являлся новой ступенью на пути к летному мастерству.

Голубые дороги... Сколько их осталось под крылом — не сосчитать!.. Около двух миллионов километров налетал Николай Степанович. Сейчас предстоит большая работа — нужно готовиться к сдаче на первый класс.

Николай Степанович Сапожников летает на первоклассной технике — нужно и самому постараться стать первоклассным специалистом. Трудные будни заполнены до предела: то рейсы, то учеба, да и в кругу семьи без дела не посидишь — забот хоть отбавляй. Опыт накапливался годами, крупица по крупице, складываясь из часов напряженной работы.

Еще тогда, в 1944 году, когда семнадцатилетним паренком Николай Сапожников по спецнабору попал в Челябинское, а затем в Николаевское авиаучилище, мечта овладеть сложной авиатехникой не давала ему покоя, заставляла с полной отдачей сил и энергии учиться и учиться.

Отцы воевали на фронтах Великой Отечественной войны, сыны готовились на смену им встать в боевой строй...

Война закончилась. Пришла долгожданная победа...

За отличное владение боевой техникой и прочные теоретические знания Н. С. Сапожников оставили в училище.

— Учи молодежь искусству крылатых! — сказал командир училища офицеру и пожелал молодому инструктору эскадрильи штурманов и радистов успехов. Семь лет он обучал курсантов — будущих хозяев голубых дорог — трудной науке владеть сложной техникой. Затем — работа в гражданской авиации.

Год с небольшим он потрудился радиооператором в службе связи Свердловского аэропорта, а потом перешел на летную работу — летал бортрадистом на Ли-2, Ил-12, а с прошлого года работает на турбовинтовом самолете Ил-18.

Трудясь в одном спяном коллективе с опытными специалистами вторым пилотом К. В. Третьяковым и бортмехаником Б. С. Насобиным, Николай Степанович следовал их доброму примеру, старался шаг за шагом в ногу. И если встречались какие-либо трудности на пути, весь экипаж считал своим долгом помочь товарищу и оказывал необходимую помощь.

Недавно в этот маленький, но дружный коллектив пришли другие товарищи — второй пилот Н. А. Бгашев и бортмеханик А. А. Александров. Вскоре и этот состав экипажа «слетался», а пилотская кабина для каждого из них стала вторым домом.

Общими мыслями и делами со всем народом живет наш небольшой летный коллектив, вернее, семья, члены которой стремятся порадовать Родину своими трудовыми успехами. И первым из них шагнул уже к этой заветной цели Николай Степанович — он стал разведчиком будущего.

Что ж, почетное право — разведать пути для остальных товарищей!

Веди, маяк, свети лучами трудового подвига! Сейчас вся наша страна готовится к встрече XXII съезда родной Коммунистической партии.

Экипаж самолета Ил-18, где трудится Н. С. Сапожников, взял на себя высокие обязательства. Читая их, можно быть уверенным, что авиаторы держат слово — они уже сейчас успешно выполняют их!..

...Высота, на которой летит сейчас наш самолет, измеряется 8—10 тысячами метров. Где-то внизу, под крылом, то и дело проплывают тяжелые облака, прикрывая от нас землю. Экипаж в этих сложных условиях работает наиболее четко и слаженно.

Бортрадист Николай Степанович Сапожников постоянно поддерживает связь с землей, оперативно информирует экипаж.

Со стороны его труд может показаться настолько обычным и легким, что не обратишь внимания, но нам-то известно, что к этой кажущейся легкости он пришел благодаря упорному, кропотливому труду, который закалял его многие годы.

По праву мы можем гордиться своим товарищем — он высоко несет звание ударника коммунистического труда, шаг за шагом в шеренгах передовых труженников семилетия, своим трудом приближая наше светлое завтра — коммунизм.

Н. МЕЛЬНИКОВ,  
командир корабля  
Ил-18.

САМОЛЕТ Ил-18 шел из Москвы в Адлер. Шел на высоте шести тысяч метров со скоростью 560 километров в час. Когда, вскоре после Тулы, в кабине пилота вспыхнуло световое табло «Пожар двигателя» и завывала сирена, командир корабля Борис Грацианов в первый момент подумал, что приборы ошибаются. Слишком неожиданно было все это для Бориса, который первый раз летел командиром лайнера Ил-18.

Бортмеханик Георгий Пострибайло бросился в салон и через иллюминатор увидел искры пламени, которые выбивались из третьего двигателя. А восемьдесят пассажиров, ничего не подозревая, ждали Адлера. Восемьдесят пассажиров летели в отпуск на Черное море.

Бортмеханик выключил горящий двигатель, пустил в ход противопожарное оборудование. Пожар надо было потушить во что бы то ни стало! До ближайшего аэродрома далеко. А на поле Ил-18 еще никогда не сажали даже летчики-испытатели. Но, впервые командуя машиной, Грацианов все-таки повел ее на снижение.

До высоты пятисот метров машина снижалась с бешеной скоростью. В этот момент Пострибайло подтвердил, что пожар не прекратился и искры сыплются уже из-под прогретого капота. Тушить огонь было уже нечем.

Бортрадист Григорий Маргулис держал в это время связь со всеми ближайшими аэродромами. Там были готовы принять их машину в любую минуту. Но минут не хватало. У экипажа оставались лишь секунды, чтобы спасти людей и машину.

— Принимайте решение на свое усмотрение, — скомандовала Москва.



Путешествие по уральской реке Какве. Фото Н. Белякина.



Под крылом самолета Ил-18 стремительно проносятся белые клочья рваных облаков, сквозь которые упрямо пробиваются утренние лучи. Они забавными зайчиками прыгают на стеклах пилотской кабины, на приборной доске. Временами в кабине темнеет — солнце прячется за облака, а затем снова — синева бескрайнего неба.

Рейс проходит в обычном порядке, строго по расписанию. У бортрадиста Николая Степановича Сапожникова молодой задорной улыбкой светятся глаза. Может быть, он вспомнил о своей забавной дочурке, которая проводила папу в полет, а может быть... это? На днях Николаю Степановичу было присвоено почетное звание ударника коммунистического труда. Есть чему радоваться!

До сих пор он чувствует тепло ладоней своих товарищей по работе, которые от души поздравили его с высоким званием разведчика будущего. И хочется трудиться еще лучше, еще напористее идти к победам.

С теплой улыбкой он вспоминает своего учителя Игоря Александровича Чанова, который кропотливо занимался с молодым радистом, помогал ему освоить профессию.

СПОРТ

Победили уральцы  
Счет 9:0

Вчера на стадионе Свердловского аэропорта состоялся футбольный матч на кубок Аэрофлота между командами Уральского управления ГВФ и Сыктывкарской отдельной авиагруппы ГВФ.

Игра закончилась со счетом 9:0 в пользу команды Уральского территориального управления ГВФ.

Подробно о встрече футболистов будет рассказано в следующем номере нашей газеты.