

Над Родиной нашей солнце встает XXII СЪЕЗД КПСС УТВЕРДИТ ВЕЛИЧЕСТВЕННУЮ ПРОГРАММУ СТРОИТЕЛЬСТВА КОММУНИЗМА В НАШЕЙ СТРАНЕ РАПОРТУЕМ:

До открытия
XXII съезда КПСС
осталось 6 дней

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!



№ 80 (1099)
СРЕДА,
11 ОКТЯБРЯ
1961 г.
Год издания
XX

Орган политотдела Уральского территориального управления ГВФ
и теркома профсоюза авиаработников.



План перевыполнен

Коллектив авиатранспортного подразделения добился новых успехов на предсъездовской трудовой вахте. В октябре только за 8 дней свердловчанами выполнен план по общему тоннажу на 167 процентов. Этим высоким показателем авиаработники добились благодаря самоотверженному труду в честь XXII съезда КПСС. Их слова не расходятся с делом.

Опережая график

Подводя итоги работы за восемь дней, ясно видно, что в целом уральские авиаподразделения идут в ногу с временем и даже опережают его. Успешно выполнен план воздушных перевозок Курганским, Уктусским, Пермским, Челябинским и Кольцовским аэропортами.

Убедительнее всего говорят об этом цифры. За восемь дней октября план по пассажирам выполнен: Курганским аэропортом на 191,4 процента; Уктусским — на 120,3 процента, Кольцовским — на 102 процента, Челябинским — на 100,2 процента.

Грузовых отправок больше

Соревнуясь за достойную встречу XXII съезда партии, коллективы Курганского подразделения и Кольцовского аэропорта успешно справились с грузовыми перевозками. Курганским аэропортом восьмидневный план по грузу выполнен на 104,7 процента, Кольцовским — на 110,4 процента.

Равняясь на лучших

Большую работу провел в этом году коллектив Пермского подразделения. Обслуживая геологические партии, лесные хозяйства, работая по санзаданиям, авиаработники этого подразделения успешно выполнили план восьми дней октября по приведенным часам.

Авиарботники готовят новые трудовые подарки к великой дате—XXII съезду родной Коммунистической партии.

Курганцы — впереди

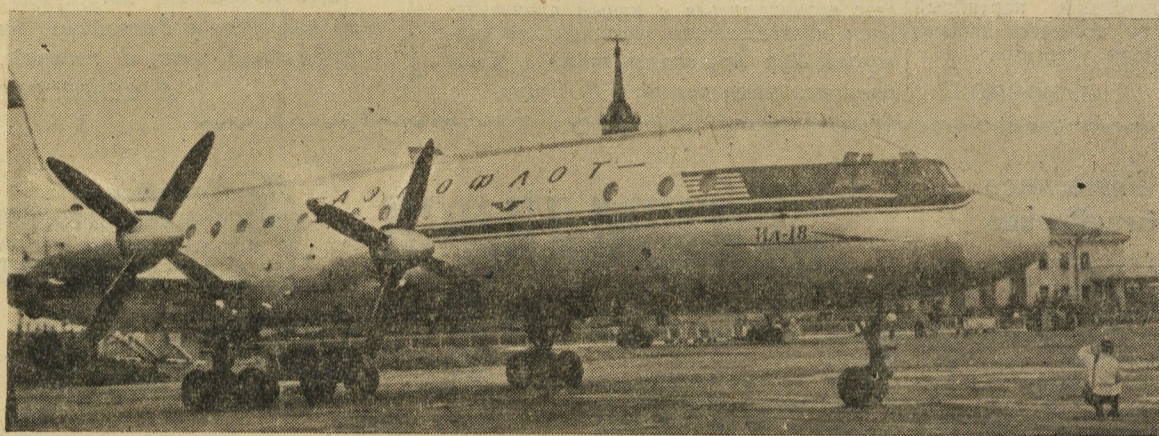
Считанные дни остаются до знаменательной даты — открытия XXII съезда нашей партии. Авиарботники Урала стремятся достойно встретить этот день.

Особенно хорошо потрудились курганцы. Они вышли на первое место в социалистическом соревновании за третий квартал, выполнив производственный план по тонна-километрам на 166,7 процента; по производительности самолетов Ан-2—на 113 про-

центов; по общему тоннажу—на 112,5 процента и по выручке—на 110,5 процента.

Проработав без единого нарушения и замечания, курганцы смогли достичь таких высоких производственных показателей благодаря высокой организации как на базе, так и на оперативных точках.

Успехи курганцев — достойный трудовой подарок XXII съезду родной партии.



На снимке: самолет Ил-18 в Свердловском аэропорту.

ЭТАПЫ БОЛЬШОГО ПУТИ

XXII съезд КПСС — событие, которое войдет в историю. Посланцы партии и народа рассмотрят и утвердят величественную программу коммунистического строительства в нашей стране. Перспективы, открывшиеся перед нами, захватывающие. Но и то, что сделано советским народом за последние годы, заслуживает не меньшего восхищения.

Период от съезда до съезда Коммунистической партии — это этап большого пути, по которому советский народ уверенной поступью идет к коммунизму. Взять, к примеру, Гражданский воздушный флот. Большие перемены свершились в нем за время, прошедшее от XXI до XXII съезда КПСС, в том числе и в нашем Уральском территориальном управлении ГВФ.

Если в 1958 году, т. е. в канун открытия XXI съезда КПСС, объем авиатранспорта составил около 34 миллионов тонна-километров, то в текущем году он увеличится более чем в полтора раза и составит 54 миллиона. Воздушный транспорт становится все более массовым средством передвижения. Внедрение в эксплуатацию многоместных скоростных турбовинтовых и реактивных самолетов позволяет с комфортом и в короткие сроки доставить людей к месту назначения, значительно увеличить время пребывания их в сфере материального производства. Например, если в 1958 году на полет от Свердловска до Адлера затрачивалось около девяти часов летного времени, то сейчас самолетами Ил-18, которые выполняют более 40 процентов общего объема работы управления, можно долететь из Свердловска в Адлер за 4 часа 10 минут.

Если учесть, что себестоимость одного тонна-километра самолета Ил-18 значительно ниже, чем на всех других поршневых самолетах, то это позволяет при одних и тех же затратах иметь лучший финансовый результат в производственной деятельности. Следует напомнить, что самолет Ил-18 практически может заменить около десяти самолетов Ли-2. Широкое внедрение турбовинтовых и турбореактивных самолетов позволило снизить численность обслуживающего персонала, приходящегося на одну тысячу отправляемых пассажиров, почти в два раза.

В Свердловском аэропорту производили посадку самый крупный в мире самолет Ту-114 и новый самолет средней дальности полета Ту-124 с экономичными турбовинтовыми двигателями. Уместно напомнить, что в дни XXI съезда КПСС на воздушных трассах Советского Союза из новых самолетов курсировали одни лишь Ту-104.

XXII съезд КПСС явится трамплином не только для дальнейшего развития различных отраслей народного хозяйства, но и для Гражданского воздушного флота. В 1965 году Уральское управление ГВФ будет отправлять около 2 миллионов пассажиров, то есть в два с половиной раза больше, чем предусмотрено планом на текущий 1961 год. Грузовые отправки увеличатся почти в пять раз. По семилетнему плану предусматриваются реконструкция и оснащение средствами радиолокации и радионавигации целого ряда аэропортов Урала. В 1965 году один только годовым прирост авиатранспорта по сравнению с 1964 годом будет равен всему объему, фактически выполненному в 1958 году.

Достигнутые нами успехи и намечаемые на будущее планы радуют и вдохновляют авиарботников Уральского самоотверженный труд во имя претворения решений исторического XXII съезда КПСС, во имя светлого будущего — коммунизма.

В Свердловском аэропорту производили посадку самый крупный в мире самолет Ту-114 и новый самолет средней дальности полета Ту-124 с экономичными турбовинтовыми двигателями. Уместно напомнить, что в дни XXI съезда КПСС на воздушных трассах Советского Союза из новых самолетов курсировали одни лишь Ту-104.

XXII съезд КПСС явится трамплином не только для дальнейшего развития различных отраслей народного хозяйства, но и для Гражданского воздушного флота. В 1965 году Уральское управление ГВФ будет отправлять около 2 миллионов пассажиров, то есть в два с половиной раза больше, чем предусмотрено планом на текущий 1961 год. Грузовые отправки увеличатся почти в пять раз. По семилетнему плану предусматриваются реконструкция и оснащение средствами радиолокации и радионавигации целого ряда аэропортов Урала. В 1965 году один только годовым прирост авиатранспорта по сравнению с 1964 годом будет равен всему объему, фактически выполненному в 1958 году.

Достигнутые нами успехи и намечаемые на будущее планы радуют и вдохновляют авиарботников Уральского самоотверженный труд во имя претворения решений исторического XXII съезда КПСС, во имя светлого будущего — коммунизма.

В Свердловском аэропорту производили посадку самый крупный в мире самолет Ту-114 и новый самолет средней дальности полета Ту-124 с экономичными турбовинтовыми двигателями. Уместно напомнить, что в дни XXI съезда КПСС на воздушных трассах Советского Союза из новых самолетов курсировали одни лишь Ту-104.

XXII съезд КПСС явится трамплином не только для дальнейшего развития различных отраслей народного хозяйства, но и для Гражданского воздушного флота. В 1965 году Уральское управление ГВФ будет отправлять около 2 миллионов пассажиров, то есть в два с половиной раза больше, чем предусмотрено планом на текущий 1961 год. Грузовые отправки увеличатся почти в пять раз. По семилетнему плану предусматриваются реконструкция и оснащение средствами радиолокации и радионавигации целого ряда аэропортов Урала. В 1965 году один только годовым прирост авиатранспорта по сравнению с 1964 годом будет равен всему объему, фактически выполненному в 1958 году.

Достигнутые нами успехи и намечаемые на будущее планы радуют и вдохновляют авиарботников Уральского самоотверженный труд во имя претворения решений исторического XXII съезда КПСС, во имя светлого будущего — коммунизма.



ПРИЗЫВ ПОДХВАЧЕН

Ширится с каждым днем в подразделениях Уральского территориального управления социалистическое соревнование в честь предстоящего XXII съезда нашей партии. Пилоты, штурманы, радисты, работники инженерно-авиационной службы работают в эти дни с особым подъемом.

Коллектив Ирбитского аэродрома небольшой. Однако и здесь чувствуется во всем канун большого и радостного события в жизни нашей Родины. Недавно в честь предстоящего съезда работники аэродрома решили встать на трудовую вахту и в оставшееся до съезда время закончить подготовку к осенне-зимней навигации с оценкой не ниже, чем на «хорошо».

Они обещают работать без летных происшествий и даже предпосылок к ним, не иметь ни одной задержки вылета самолета по вине личного состава. Кроме того, работники аэродрома заверяют, что они систематически будут повышать свой политический и технический уровень и встретят предстоящую зиму во всеоружии.

«Мы призываем всех работников Уктусского подразделения, — пишут они в своем обязательстве, — взять на себя подобные социалистические обязательства и выполнить их».

Сейчас по сведениям, полученным с других аэродромов, видно, что призыв работников Ирбитского аэропорта широко подхвачен другими коллективами. Мы уверены, что со своими обязательствами они с честью справятся.

Транспорт

К зиме готов

В автотранспортном хозяйстве Магнитогорского аэропорта согласно плана проводится подготовка к осенне-зимней навигации. Уже введены в строй бульдозер и трактор, отправлен в капитальный ремонт маслозаправщик, вернулись с хлебоуборки две автомашины. Вся техника подготовлена к работе на аэродроме в зимний период. Заслуга в этом наших работников — водителя Герасима Федоровича Васильева, ветерана аэропорта, шофера маслозаправщика Геннадия Ивановича Санникова, молодого специалиста, повысившего недавно квалификацию; он пересдал с III на II класс. Высококачественное топливо готовит к заправке техник ГСМ Григорий Степанович Вакутин.

Сейчас наш небольшой коллектив готовится к встрече славной даты — открытию XXII съезда КПСС. Все работники успешно выполняют свои обязательства, взятые ими в честь партийного съезда.

А. ШУБИН,
и. о. начальника
планово-экономического
отдела
Уральского
управления
ГВФ.

А. МАНЯХИН,
техник по запасным
частям.

Важнейшие задачи в области транспорта

Рост народного хозяйства потребует ускоренного развития всех видов транспорта. Важнейшими задачами в области транспорта являются: расширение транспортно-дорожного строительства и обеспечение полного удовлетворения потребностей народного хозяйства и населения во всех видах перевозок; дальнейшее техническое перевооружение железнодорожного и других видов транспорта; значительное повышение скоростей на железных дорогах, морских и речных путях; согласованное развитие всех видов транспорта как составных частей единой транспортной сети...

...Авиационный транспорт превратится в массовый вид перевозки пассажиров, охватит все районы страны. Дальнейшее развитие получит новейшая реактивная техника, прежде всего в области воздушного транспорта, а также для освоения космического пространства.

(Из проекта Программы Коммунистической партии Советского Союза).

Одно из первых мест занимает в службе перевозок Свердловского аэропорта смена, которой руководит Василий Васильевич Берсенева. Он умело направляет коллектив на решение основных задач — быстрое и культурное обслуживание пассажиров.

На снимке: начальник смены В. В. БЕРСЕНЕВ.

Фото В. Яковлева.



В СОВЕТСКОМ Союзе впервые в мире были созданы пассажирские реактивные самолеты и раньше всех стран началась их регулярная эксплуатация на воздушных магистралах.

◆ Ни одна капиталистическая страна не знает таких высоких темпов роста авиационных перевозок, как наша Родина.

◆ В настоящее время авиационный транспорт СССР располагает такими техническими и производственными возможностями, которые позволяют ему ежегодно перевозить десятки миллионов пассажиров, сотни тысяч тонн грузов, почты.

◆ Благодаря большой скорости

В блоком агитатору

АЭРОФЛОТ В ЦИФРАХ

и грузоподъемности современных турбореактивных и турбовинтовых самолетов неизмеримо возросла провозоспособность нашей гражданской авиации. Такие корабли, как Ту-114, в 4 раза превышают провозоспособность скоростного поезда, а самолеты Ту-104 и Ил-18 — в 2 раза.

◆ С 1950 по 1960 г. коммерческая скорость тяжелых самолетов Аэрофлота на линиях союзного значения возросла на 73 процента. За этот же период средняя коммерческая скорость самолетов 83-х стран — членов меж-

дународной организации гражданской авиации (ИКАО) увеличилась лишь на 24,8 процента.

◆ На воздушных линиях США, обслуживаемых регулярными авиакомпаниями, себестоимость одного тонна-километра снизилась за период с 1952 года по 1959 год всего на 0,6 процента. За это же время себестоимость одного тонна-километра на воздушных линиях СССР снизилась на 22 процента.

Материал подготовил Ф. ШАЛИМОВ.

ДЛЯ ВАС, ЧИТАТЕЛИ

ДОВЕЗЕТ С „ВЕТЕРКОМ“

Пять часов вечера... У многих из работников Магнитогорского аэропорта закончился рабочий день. К аэровокзалу быстро подъезжает маленький служебный автобус. Герасим Федорович Васильев, шофер автобуса, услужливо открывает дверцу и ждет, пока сядут все. Машина плавно трогается с места и, набирая скорость, мчится по прямой асфальтированной ленте шоссе, ведущей в город...

Более двух десятков лет трудится в Магнитогорском аэропорту Г. Ф. Васильев. Вначале он работал автомехаником — обслуживал спецмашины на аэродроме. Молодых водителей Г. И. Санникова, М. П. Губарева и М. П. Горбунова он обучил владению этой техникой, так необходимой для подготовки самолетов к рейсам.

И вот теперь Герасим Федорович водит служебный автобус. Он привык к строгой дисциплине и порядку: график движения автобуса он соблюдает точно, возит авиарботников на работу и с аэродрома в предусмотренное расписанием время...

Быстро, с «ветерком» летит по асфальту желтый автобус, мягко покачиваясь на рессорах. Он не застрянет в пути — техника всегда безотказна у водителя — ветерана Аэрофлота Г. Ф. Васильева, отдавшего

го ей силу рук, тепло своего сердца.

Предстоящий партийный съезд он встречает новыми трудовыми успехами.

Л. ЕФИМОВ.

Ежемесячно пополняется книжный фонд библиотеки теркома УрГУ ГВФ. Недавно здесь получена большая партия новой литературы. Среди новинок полное собрание И. С. Тургенева, А. М. Горького, В. Я. Шишкова. Читатель сможет познакомиться с новым произведением прогрессивного французского писателя Луи Арагона, а также с романами польского писателя Б. Пруса.

Не забыты и те, кто в этом году сел за парту. К услугам слушателей университета марксизма-ленинизма отличный курс лекций по истории КПСС и политэкономии социализма.

Часть полученной литературы намерено направить в ближайшие дни на периферийные точки, в подразделения.

А. СЕРЕБРЯКОВА.

Форменное безобразие

САМОЛЕТ плавно подрулил к зданию Свердловского аэровокзала и из него по трапу спустился пассажир. Всем своим видом он ничем не выделялся от сотен других, которые ежедневно прибывают через воздушные ворота в столицу Урала. Только что он совершил многокилометровое путешествие в прекрасных условиях красавца Ту-104 и поэтому пассажир в отличном настроении. Провожаемый улыбками приветливых бортпроводниц, он вместе со своими попутчиками направляется к красивому зданию Свердловского аэропорта.

— Сейчас получу багаж, сдам его в камеру хранения, закомпостирую билет и я до вечера свободен, — рассуждает он, шествуя под предводительством молодой девушки. Глядя на ее сугубо штатское пальто, он с улыбкой вспоминает, как та только что мило пошутила, представившись дежурной по встрече пассажиров. Кто, кто, а наш гость был опытным воздушным путешественником и он знал, что работники Аэрофлота прежде всего отличает от

ПРИЗЕМЛИЛСЯ

простых грешных красивая форма.

«Где же тут регистрация и багажное отделение», — огляделся он по сторонам. Однако кругом не было никаких следов, указывающих на место пребывания интеллигентных его объектов. К тому же самозванная дежурная, придя на перрон, моментально затерялась среди пассажиров. Подталкиваемый чемоданами не в меру энергичных пассажиров, наш знакомый решил действовать самостоятельно.

Однако напрасно он пытался разглядеть в пестрой толпе голубую форму работника Аэрофлота. На всем перроне мелькала лишь одна-единственная форменная фуражка. Не теряя времени, вновь прибывший устремился к ней, но... перед ним оказался морской офицер.

— Черт возьми, — не выдержал гость, — куда же они в конце концов подевались.

И тут словно из-под земли перед ним появилась миловидная девушка, голову которой украшал ярко-рыжий платок.

— В чем дело, гражданин, почему ругаетесь, я дежурная по перрону, — произнесла она голосом сварливой тещи. С выражением лица человека, мучающегося от зубной боли, она выслушала нарушителя спокойствия и адресовала его во внутренние апартаменты вокзала:

— Там справочное, там обо всем и узнаете.

А между тем «там» творилось что-то невероятное. Вокруг справочного стояла плотно сбитая толпа. Пассажир есть пассажир, каждый из них, разумеется, спешит и, конечно, спрашивает.

Отчаявшись пробиться к заветной стойке, наш знакомый решил на последний шаг: на переговоры с дежурным по вокзалу. «Уж она-то знает, где что находится», — размышлял он, открывая дверь служебного помещения.

— Вы к кому, гражданин, — внезапно раздалось за его спиной. Обернувшись, он увидел перед собой женщину, внешне напоминающую домохозяйку. Мысленно полагая не в меру любопытную пассажирку к далекому проотцам, он устремился даль-

Пребратии СВЕРДЛОВСКИЙ АЭРОПОРТ в оборудован на ТРАССЕ МОСКВА - БАЛДИВОСТОМ

И... УДИВИЛСЯ

ше. Однако то, что он услышал, заставило его остановиться. Оказалось, что женщина, напоминающая домохозяйку, была дежурной. Быстро и четко она ответила ему на все интересующие вопросы, кроме одного: когда же в Свердловском аэропорту прекратятся безобразия с формой.

«Не нравится — уходите»

Куда отправляется пассажир, когда у него билет в кармане, а багаж в камере хранения? Отгадать не трудно: в ресторан, подкрепиться. Так и сделал наш знакомый. Тем более, времени для того, чтобы проголодаться, у него было с избытком. 3 часа в очереди у кассы регистрации транзитных пассажиров что-нибудь да значат.

Вот и многообещающая вывеска «Ресторан», однако чуть пониже пассажир с сожалением прочел другую: «Перерыв». Тут же на стуле восседал дюжий страж. Время от времени он вставал и вещал в адрес более нетерпеливых:

— Граждане, ресторан закрыт, идите погуляйте.

Пришлось внять этому совету и нашему знакомому. Махнув рукой, он отправился на привокзальную площадь. Единственно, что его утешало, он был не одинок: вместе с ним аппетит нагуливали еще несколько человек.

— Ну и порядки, — обратился к нему один из них. — А еще аэропорт борется за образцовый на трассе Москва — Владивосток.

— Полно, — возразил ему другой. — Откуда вы это взяли. Во всем аэровокзале вы не найдете об этом ни строчки.

Спор был прерван известием о том, что путь в ресторан открыт. В числе счастливых, оказавшихся за столиком, был и наш знакомый. Выбрав в меню все, что ему нужно, он начал терпеливо ждать, когда его обслужат. Однако часовая стрелка делала круг за кругом, а официантки все не было. Впро-

чем, она была, но ее накрахмаленный кокошник скользил все время где-то далеко, в другом конце зала. Напрасно посетители просили ее поторопиться. С видом несвергнутой королевы она не спеша шествовала между столиками, изредка раздавая улыбки своим приятелям.

Всего лишь единственный раз она обратила внимание на столик, где в обществе таких же страждущих, как и он, сидел наш знакомый. Услыхав, что они требуют книгу жалоб, она скороговоркой выпалила целую тираду, смысл которой сводился к тому, что если вам не нравится, то можете уходите.

Так нередко и получается в Свердловском аэропорту: приземлится пассажир и... удивляется. Удивляется тем «порядкам» и «правилам», которые царят здесь.

Р. ЛАПИКОВ.

Активное обсуждение

В Свердловском аэропорту вчера состоялась читательская конференция по журналу «Гражданская авиация». С сообщением о работе и планах редакции выступил тов. Колесников. Пилоты, инженеры, техники и другие специалисты активно выступили в обсуждении журнала.

ПРОДОЛЖАЕТСЯ ПОДПИСКА на многотиражную газету

Подписка принимается во всех подразделениях и аэропортах заместителями командиров по политчасти, секретарями парторганизаций и специальными уполномоченными.

Цена на год 96 копеек.

ВЫПИСЫВАЙТЕ ЖУРНАЛ „ГРАЖДАНСКАЯ АВИАЦИЯ“

Орган Главного управления Гражданского воздушного флота при Совете Министров СССР.

Журнал будет широко освещать многообразную жизнь Аэрофлота в свете решений XXII съезда КПСС. Он рассчитан на широкий круг читателей.

Вопросы партийно-политической работы в подразделениях, обучения и воспитания летных и инженерно-технических кадров, организации и экономики производства, распространения передового опыта, вскрытия резервов производства найдут на его страницах широкое отражение.

По материалам журнала вы сможете познакомиться с новинками отечественной авиационной науки и техники, а также с авиацией за рубежом.

В журнале будут представлены и такие литературные жанры, как очерк о лучших людях Аэрофлота, рассказ, стихотворение, фельетон.

Журнал будет по-прежнему выходить в формате «Огонька» с многокрасочными иллюстрациями.

Подписка на журнал принимается без ограничения во всех городских отделах «Союзпечати», конторах, отделениях и агентствах связи, в пунктах подписки и общественными уполномоченными на местах.

Подписная цена: на год — 3 руб. 60 коп., на полугодие — 1 руб. 80 коп., на 3 месяца — 90 коп.

Газеты и журналы СООБЩАЮТ

МЯГКИЕ КРЫЛЬЯ

В Сан-Диего испытывался экспериментальный самолет «Райан Флекс Винг». По свидетельству прессы, эта машина выглядит более чем старомодно. Однако самолет обладает очень большой маневренностью, устойчивостью и подъемной силой. Машина не требует большого пространства для посадки. Отличительной чертой являются крылья, сделанные из искусственного волокна. Они легко складываются в специальный мешок и занимают место примерно такое же, какое нужно для парашюта. Машина будет применяться в армейских частях.

МОДИФИКАЦИЯ САМОЛЕТА «ЭЛЕКТРА»

На воздушной линии авиакомпании «Истер Эйрлайнс» (США) начали поступать самолеты «Электра» новой модификации, которым присвоено наименование «Супер Электра».

Модификация машины произведена в связи с двумя катастрофами — в сентябре 1959 года и марте 1960 года. Как говорится в сообщении журнала «Авиационный журнал», катастрофы произошли из-за разрушения крыла под действием изгибающихся и скручивающихся нагрузок. На самолетах новой модификации усилены и изменены крылья и gondoles двигателей. По заявлению фирмы «Локхид», на доработку машины израсходовано около 25 миллионов долларов.



Редактор В. РУСИН.

НС20202.

Заказ № 16224.

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