

# КАЖДЫЙ ТРУДОВОЙ ДЕНЬ — СТРОИТЕЛЬСТВУ КОММУНИЗМА!

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

К XIV съезду ВЛКСМ

## Заседает КОМСОМОЛЬСКИЙ ШТАБ

На днях состоялось организационное собрание комсомольского штаба «За отличное обслуживание пассажиров в Свердловском аэропорту». Перед собравшимися выступил начальник Уральского территориального управления ГВФ Р. И. Барабохин, который поставил перед участниками штаба новые задачи по улучшению культуры обслуживания пассажиров.

На этом совещании командиром комсомольского штаба был назначен второй пилот Ил-18 авиатранспортного подразделения Виктор Дубовик, агитационно-массовой работой среди пассажиров будет руководить а в и а м е х а н и к ЛЭРМа комсомолец Петр Гордиенко.

Участники совещания обсудили план работы на апрель. Намечено провести ряд комсомольских рейдов по культуре обслуживания пассажиров как в аэропорту, так и в горагентстве, обратив серьезное внимание на рекламу. Комсомольцы решили создать контрольно-комсомольские посты, подготовить материалы об истории Свердловского аэропорта для пассажиров. Намечено также улучшить наглядную агитацию и организовать сбор предложений и замечаний от пассажиров.

**А. КУЗНЕЦОВ,**  
пом. начальника политотдела УрТУ ГВФ по комсомолу.

## Навигацию — во всеоружии

29 марта в Свердловском аэропорту состоялось открытое партийное собрание, посвященное подготовке личного состава к весенне-летней навигации. О ходе подготовки к навигации собравшимся доложил начальник аэропорта П. П. Збыковский. В прениях по докладу выступило 11 человек.

Собрание единодушно приняло решение, направленное на мобилизацию личного состава по улучшению агитационно-массовой работы.

**П. ХВОРОСТОВ,**  
секретарь партийной организации Свердловского аэропорта.

## МАСТЕРА ТУРБОВИНТОВОЙ ТЕХНИКИ

Идет четвертый год семилетки. Авиарботники Урала, окруженные повседневной заботой партии и правительства, настойчиво, целеустремленно борются за достижение новых рубежей, за то, чтобы воздушный транспорт нашей страны стал одним из основных видов пассажирского сообщения. Коммунистическая партия и Советское правительство оказывают Аэрофлоту большую помощь, выделяют значительные средства для оснащения воздушного транспорта современными скоростными самолетами. Постоянная работа проявляется о людях Аэрофлота, о совершенствовании их знаний и росте их летного мастерства.

Летчики авиатранспортного подразделения день за днем множат свое летное мастерство, борются за то, чтобы каждый рейс проходил строго по расписанию, исключая возможность предпосылок к летным происшествиям. Недавно большой группе летного состава авиатранспортного подразделения присвоено звание пилотов ГВФ первого класса. Это командиры кораблей Ил-18 И. Ф. Халин, В. Д. Лобанов, Г. В. Попов, пилот-инструктор В. Ф. Устигов, штурман летного коллектива Б. П. Логинов. Труд этих авиаторов характеризуется высоким летным мастерством, большим

опытом и выучкой, глубоким знанием турбовинтовой техники.

Раннее утро. С бетонки Свердловского аэропорта один за другим устремятся в небо серебристые многоместные лайнеры Ил-18. Их ведут первоклассные летчики по различным трассам страны. И пассажиры, сидящие в уютных салонах комфортабельных самолетов, уверены в том, что прилетят в пункт назначения во время, строго предусмотренное расписанием.

Множатся ряды первоклассных летчиков. Каждый рейс — экзамен на мастерство, которое крепнет и мужает в их повседневном труде.



№ 24 (1138).  
СРЕДА,  
4 АПРЕЛЯ  
1962 г.  
Год издания  
XXI

ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА УРАЛЬСКОГО ТЕРРИТОРИАЛЬНОГО УПРАВЛЕНИЯ ГВФ И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

## БУДУЩЕЕ ВОЗДУШНОГО ФЛОТА

Рассказывает Генеральный конструктор В. М. Мясищев

Когда мы представляем себе коммунистическое общество, перед нашим мысленным взором проходят не только автоматические заводы, первые станции на Луне, но и быстрые серебристые птицы, которые могут доставить нас с одного материка на другой за несколько десятков минут.

В грядущем двадцатилетии гражданская авиация станет массовым видом транспорта. Уже сейчас наши скоростные самолеты успешно конкурируют с железной дорогой в перевозке пассажиров, в особенности на большие расстояния.

Но как и любая отрасль науки и техники, авиация не может не развиваться.

Во-первых, вырастает крейсерская скорость пассажирских реактивных самолетов. Совершенно очевидно, что до 1970 года скорость полета приблизится к 2000 километров в час, то есть мы уже значительно перешагнем звуковой барьер. И уже можно сказать, что к концу двадцатилетки пассажирские самолеты за один час будут покрывать расстояние порядка двух с половиной, трех тысяч километров.

Во-вторых, необходимо разрабатывать и развивать новые конструкции летательных аппаратов, которые могли бы не только иметь значительную горизонтальную скорость полета, но и требовали бы небольших по размеру аэродромов и взлетно-посадочных полос.

Современные реактивные самолеты при всех их достоинствах, прежде чем подняться в воздух, должны набрать при разбеге большую взлетную скорость, а для этого приходится строить многокилометровые бетонные полосы. Понятно, что подобный аэродром может располагаться лишь далеко за чертой города. И уже сейчас у пассажира, летящего, например, из Москвы в Ленинград, уходит больше времени на то, чтобы добраться до аэродрома, чем на самый перелет.

Следовательно, при увеличении скорости полета самолетов в два, а затем в три раза, общее время, затрачиваемое пассажиром на перелет, изменится мало и в особенности при малых расстояниях между городами. Поэтому надо разрабатывать для таких пассажирских авиалиний новые типы самолетов, с малым разбегом при взлете или с вертикальным взлетом.

Но прежде чем такие самолеты начнут регулярные рейсы, необходимо решить комплекс сложных научно-технических проблем; пожалуй, один из насущных вопросов для будущей сверхзвуковой авиации — это «смягчение» действия ударной волны, которая образуется при переходе самолета через звуковой барьер. Когда скорость самолета становится равной скорости звука, то

образуется мощная ударная волна, способная не только выбить стекла во всех окнах домов, но и разрушать дома, если самолет летит на небольшой высоте. И только при высоте сверхзвукового полета самолета более 12 километров ударная волна становится на земле безопасной. В частности, поэтому аэродромы сверхзвуковых самолетов придется располагать далеко от городов.

Подобных проблем перед учеными и конструкторами сейчас стоит очень много. Одни из них успешно решаются уже сегодня, другие ждут своей очереди...

Сейчас бурно развивается ракетостроение. И подчас у некоторых возникает вопрос: а не вытеснит ли ракетная техника авиацию? Это сомнение, на мой взгляд, беспредметно. Можно ли безоговорочно сравнивать, например, творчество писателя с творчеством поэта и доказывать, что такая-то поэма лучше или хуже такого-то романа? Авиация и ракетная техника — братья, но у каждого из них свои «наклонности» и «стремления». И там, где «властвует» один, второй не способен его заменить, хотя они помогают друг другу, так как растут вместе.

Вот, например, недавно было сообщение о том, что один американский летчик на самолете «ИКС-15» развил скорость порядка 6500 километров в час и поднялся на высоту 62 километра. Это типичное слияние авиации с ракетной техникой. На самолете установлен жидкостный реактивный двигатель, для работы которого воздух не нужен. Советские конструкторы — пионеры в создании такого типа авиации. Первый такой самолет конструкции В. Ф. Болховитина появился у нас в годы Великой Отечественной войны.

9 июля 1961 года на тушинском воздушном параде в Москве демонстрировался взлет сверхзвукового реактивного истребителя с ракетными двигателями, у которого был короткий разбег...

«Космическая и ракетная авиация» станет развиваться и в будущем. Несомненно, что со временем появятся ракетопланы, предназначенные для перевозки почты, грузов и пассажиров. Дело в том, что воздух на больших высотах чрезвычайно разрежен и самолет практически может развивать очень большие скорости. Однако сегодня высоты больше 30 километров пока мало освоены, это настоящая «целина» для авиации. «Поднять» эту «целину» довольно трудно, так как необходимы обширные научные исследования, компактные и дешевые двигатели и т. д. Но мне кажется, что уже в эту двадцатилетку наши самолеты будут «чувствовать» себя на таких высотах не хуже, чем современные Ту-114 на высоте десяти тысяч метров. Залог этого — работа наших замечательных ученых, конструкторов, летчиков, техников, рабочих — всех тех, кто создает сегодня авиационную и космическую технику и поднимает ее в просторы «пятого» океана.



Тамару Дмитриевну Наумову в Пермском аэропорту знают многие, хотя работает она здесь сравнительно недавно — всего второй год. Отлично справляясь с обязанностями кассира, она стремится культурно обслужить каждого пассажира, дать ему необходимую справку.

Как-то с одного из пассажиров Т. Д. Наумова по ошибке взяла за авиабилет лишние 10 рублей. Ошибка была вскоре исправлена — кассир выслала деньги владельцу в пункт, куда тот улетел из Перми. Да мало ли таких, на первый взгляд, мелочей в ее повседневной работе. Труд насыщенный различными событиями и все они говорят об исключительно добросовестной работе Т. Д. Наумовой.

Активно участвовала она в рейдах за культуру обслуживания пассажиров, внося свои предложения и советы. Сейчас Т. Д. Наумова по праву считается одной из лучших работниц отдела перевозок Пермского аэропункта.

На снимке: кассир отдела перевозок Т. Д. Наумова за работой.

Фото Л. Ефимова.

## Конкурс на лучшего читателя

Библиотека Уктусского авиагарнизона проявила полезную инициативу, объявив с 10 апреля конкурс на лучшего читателя. Условия конкурса таковы. Каждый читатель должен:

- 1) прочитать в течение месяца не менее трех-пяти книг различной тематики и жанра;
- 2) дать письменный отзыв на одну из прочитанных книг;
- 3) вовлечь в актив библиотеки одного-двух новых читателей из числа авиарботников.

На конкурсе установлено три призовых места, которые займут лучшие из активных читателей.

**АВИАРАБОТНИКИ УРАЛА!  
ОБЕСПЕЧЕНИЕ ВЫСОКОЙ  
РЕГУЛЯРНОСТИ  
И БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ —  
ЗАЛОГ УСПЕШНОГО  
ПРОВЕДЕНИЯ ЛЕТНЕЙ  
НАВИГАЦИИ!**



# ПЕРВООЧЕРЕДНЫЕ ЗАДАЧИ

Жизнь советского человека насыщена богатыми событиями. В нашей действительности так много интересного, важного, нужного. Каждый день — это ступенька к чему-то неизведанному, новому.

Не так давно проходил исторический XXII съезд КПСС, который был в центре внимания трудящихся всех стран. Материалы съезда изучались в 1961—1962 учебном году во всех кружках, политехколах, семинарах и других видах сети партийного просвещения. Теперь учебный год подходит к концу. Перед партийными организациями Уральского управления ГВФ стоят первоочередные задачи: своевременно, организованно подготовиться к весенне-летней навигации, подготовить материальную часть и оборудование на аэродромах для работы в летних условиях. Вместе с тем, необходимо организованно закончить учебный год в сети партийного просвещения. Это потребует от авиарботников большого напряжения и усилий, ведь в этом учебном году почти все авиарботники были охвачены учебной. Следовательно, нужно поставить это важное политическое дело так, чтобы провести итоговые занятия на высоком уровне. Следует провести экономические конференции по материалам XXII съезда КПСС, увязав их с планом работ своего подразделения. Каждый слушатель должен быть в поле зрения партийных организаций. Лучших пропагандистов кружков и семинаров необходимо закрепить на следующий учебный год, т. к. от кадров пропагандистов зависит во многом успех всей пропагандистской работы.

Партийные организации накопили уже достаточный опыт в работе сети партийного просвещения и изучили своих пропагандистов. Так, в партийной организации ремпредприятия уже не первый год работает пропагандистом И. М. Глазман, который по праву считается одним из лучших наших пропагандистов. В чем его заслуги? Во-первых, в добросовестности, в партийном отношении к порученному делу, и во-вторых — в тщательной подготовке к каждому занятию. Вот в чем секрет успехов пропагандиста.

Замечательным пропагандистом

проявил себя командир летного коллектива Уктусского подразделения Ф. Ф. Космаков. Он добился регулярного проведения занятий, хорошей посещаемости летного состава. Квалифицированно, со знанием дела в течение всего учебного года проводил занятия в этом же подразделении и другой пропагандист — Б. Г. Сивашинский.

Но к сожалению, у нас еще были и такие пропагандисты, которые проводили занятия под «давлением» со стороны партийных организаций. Конечно, такие пропагандисты не добились должных успехов.

22 апреля наша страна отметит день рождения великого вождя В. И. Ленина. Эта дата должна быть в центре внимания всей нашей пропагандистской и агитационной работы.

Весь наш народ готовится отметить 150-летие со дня рождения гениального русского революционера-демократа, писателя и публициста А. И. Герцена. В ряде подразделений, в клубах готовятся вечера, выставки, монтажи, литературные конференции, посвященные А. И. Герцену, чьи заслуги высоко ценил В. И. Ленин.

Одним словом, в нашей яркой, бьющей живым ключом жизни, день за днем происходят радостные события. Полмесяца назад мы праздновали день выборов в Верховный Совет СССР, а сейчас находимся накануне международного праздника трудящихся всех стран — Первого Мая.

Советский народ отметит свой радостный праздник весны и труда новыми успехами в своей разнообразной деятельности. Недавно Н. С. Хрущев говорил: «Наши цели ясны, задачи определены. За работу, товарищи! За новые победы коммунизма!».

**В. АЛЕКСЕЕВ,**  
инструктор политотдела  
УрТУ ГВФ.

## Вечер, посвященный А. М. Горькому

На днях в клубе Уктусского аэропорта состоялся литературный вечер, посвященный творчеству великого советского писателя А. М. Горького. С интересным докладом о жизни и творческом пути писателя выступил пилот Уктусского подразделения Г. И. Зубакин. В заключение вечера демонстрировался фильм «Егор Булычев и другие». Авиарботники с большим вниманием выслушали докладчика и высказали пожелания, чтобы подобные вечера проводились чаще.

**Л. ЕФИМОВ.**

## РАБОЧИЙ ХАРАКТЕР

Внешне он ничем не отличается от своих товарищей, авиатехников. Тот же промасленный комбинезон, те же большие заскорузлые руки рабочего человека. И все-таки, когда в службе ИАС Курганского подразделения речь заходит о наиболее достойных, о наших трудовых маяках, все, словно сговорившись, называют среди лучших имя Владимира Тимофеевича Антонова.

Впервые он пришел в подразделение пять лет назад. Пришел не новичком. За плечами у него уже был большой опыт практической работы. Многому научила армия, служба в Военно-воздушных силах, но еще больше дала ему работа на далеком Севере.

Суров климат в заснеженном Туруханске. Не случайно до революции царское правительство ссылало туда революционеров. Владимир Антонов приехал в Туруханск добровольно. Вместе с двумя своими товарищами по призыву партии и по велению сердца он решил, что его место там, где наиболее трудно.

— Сейчас трудно себе представить, — улыбается Владимир Тимофеевич, — но тогда приходилось трудиться

в 50-градусный мороз. Холод был такой, что нельзя было даже снять варежки. И все-таки, — добавляет он, — справлялись со своими обязанностями неплохо. Помогали хорошая товарищеская взаимная выручка и дисциплина.

Трудно связать, как сложилась бы дальнейшая судьба В. Т. Антонова. Скорее всего работал он и работал бы на любимейшем ему Севере. Но случилось непредвиденное: он заболел. Болезнь была тяжелой, и неумолимые врачи настаивали на смене климата. Как не хотелось тогда Владимиру, но пришлось подчиниться и переехать.

Куда? Владимир Антонов сам долго не мог решить. Большое желание было у него вернуться в родную Уфу. Там он когда-то приобрел квалификацию, став механиком первого класса, там же остались друзья по комсомолу, избравшие его в свое время своим вожаком, секретарем комитета.

Но в то же время была у него и другая мечта — поработать в Кургане. Находясь на Урале на излечении, понравился ему этот край живописных лесов и промышленных гигантов.

В коллективе курганских авиарботников

Владимира Тимофеевича встретили радушно. Хороший специалист — избрали его партгрупоргом, а это обязывает ко многому. Пропускает занятия в вечерней школе — дисциплинированностью вскоре снискали уважение всего коллектива.

Нелегко приходится техникам летом. С утра и до первых сумерек они на летном поле около самолетов. Частенько приходится к тому же оставаться и после смены. Настоящий специалист знает — самолет, несмотря ни на что, всегда должен быть готов к полету.

Именно так считает и В. Т. Антонов. Энергичный и беспоконный по своему характеру, он успевае всюду. Сейчас Владимир Тимофеевич борется за выполнение почетных обязательств ударника коммунистического труда. Так, например, он дал слово изучить новый для него самолет Як-12. Можно быть уверенным, что он добьется своего и в недалеком будущем будет обслуживать эту машину так же грамотно, как Ан-2 и Ли-2. Есть в его обязательствах и пункт об участии в рационализаторской работе. Можно сказать, что наполнину он уже его выполнил. Одно из двух обещанных рацпредложений В. Т. Антонов внес.



Третий год работает в Пермском аэропорту старший инженер-синоптик комсомолка Роза Сунгатовна Зигангирова. Придя в коллектив аэропорта из Казанского университета, молодой специалист Р. С. Зигангирова в короткий срок освоила свою специальность и сейчас является лучшим синоптиком. Ее данные по метеобстановке всегда отличаются высокой оправдываемостью. Р. С. Зигангирова активно участвует в общественной жизни аэропорта.

На снимке: старший инженер-синоптик Роза Сунгатовна Зигангирова готовит пилотам сводку погоды. Фото Е. Липовича.

## Великий ПУБЛИЦИСТ И ФИЛОСОФ

К 150-летию со дня рождения А. И. Герцена

Необыкновенно интересно знакомство творческим наследием А. И. Герцена во всем его богатстве и разнообразии. А. И. Герцен был автором ряда философских работ, которые способствовали становлению материалистической философии.

Являясь писателем большого таланта, А. И. Герцен создал ряд романов и повестей: «Кто виноват?», «Сорока-воровка», «Доктор Крупов», содержащих гневный протест против самодержавия и крепостничества.

«Былое и думы» — воспоминания А. И. Герцена, по которым Карл Маркс изучал русский язык, стали не только отражением его

личного творческого пути, но и широкой картиной революционной борьбы в России и Европе, в период с 30-х годов прошлого столетия и до конца Парижской коммуны 1871 года.

«По блеску таланта в Европе нет публициста, равного Герцену», — говорил великий русский писатель Н. Г. Чернышевский, высоко оценивая публицистические статьи А. И. Герцена. Все эти философские труды, художественные произведения, воспоминания и публицистика широко известны советским и зарубежным читателям.

Но перу Герцена принадлежит еще один большой труд, о котором не знают многие читатели. Это дневник писателя — один из самых интересных дневников в истории русской литературы. Мысли о Родине, раздумья о том, как бороться с самодержавием, как найти путь к народу, твердая вера в светлое будущее русского народа — вот те основные мысли, которые составляют содержание многих записей его дневника. Вчитаться в этот дневник — значит войти в творческую лабораторию великого публициста и философа, каким является А. И. Герцен; значит проследить день за днем три года его жизни и работы над этим, глубоким по смыслу, интересным произведением.

Со страниц герценовских произведений призывно звучит вольное русское слово писателя, сыравшего, как говорил В. И. Ленин, «великую роль в подготовке русской революции».

**А. СЕРЕБРЯКОВА,**  
зав. библиотекой,  
наш корреспондент.



## Летающий поезд

Английскими инженерами закончена постройка опытного образца «летающего поезда». Это вагон, который передвигается на воздушной подушке по направляющему лотку. Воздушная подушка создается двигателями с вертикальной реактивной струей. Движение «поезда» по лотку осуществляется также с помощью реактивного двигателя.

Вагон имеет два этажа: верхний — на 150 посадочных мест и нижний — для багажа и автомобилей. «Летающий поезд» весит 43 тонны и может развивать скорость до 380 километров в час.

Новый вид транспорта будет использован вначале на коротких трассах. Предполагается, что «поезд» свяжет центр Лондона с аэропортом уже в будущем году.

## Необычное задание

30 марта с Уктусского аэропорта вылетел самолет Як-12, пилотируемый комсомольцем летчиком Юрием Архиповым. Предстояло выполнить не совсем обычное задание. Самолет был поднят в рейс по заказу охотоинспекции Уральского филиала Академии наук. Нужно было выяснить плотность населения животных на территории Свердловской области...

Рейс проходил по маршруту Уктус — Байкалово — Слобода — Тавда — Тугулым — Бутка — Ильинское — Уктус — почти на бреющем полете. Высота 150 метров. На борту, кроме пилота, находятся два наблюдателя. В объективы биноклей они внимательно просматривают землю. Изредка они записывают в свои блокноты. В районе Байкалово заметили шесть досей. А вот резво убегают от быстрой тени самолета два оленя, рассыпаются в разные стороны шустрые зайцы.

— Богат животный мир нашей области, — делится впечатлениями полета пилот Уктусского аэропорта Юрий Архипов. Чувствуется, что летчик доволен этим необычным полетом.

## Новые стихи

### СЕРДЦЕМ С ПАРТИЕЙ РОДНОЙ

Меня партия взрастила,  
К новой жизни подняла,  
Труд свободный подарила,  
Открыла на дела.

В ней я вижу правду века,  
Путеводную звезду —  
Для любого человека...  
Я на свет ее иду!

Я — как колос с ее нивы.  
Вызревай, сердце зерно!  
Чтобы жил народ счастливым,  
Нам великое дано.

По ее идти Программе  
До сияющих вершин...  
Мы крылатыми делами  
Коммунизм в стране вершим!

**Ю. ЛАПШИН,**  
работник ВОХР  
Свердловского аэропорта.

### ВЕСЕННЕЕ

Звонкий день весенний  
Полон солнца,  
Солнце — в рощах,  
В окнах и ручьях...  
Плавятся оно,  
Дрожит и льется,  
И округа девушкой смеется,  
Вся в слепящих радостных огнях.

Я люблю  
Сибирские метели,  
Сердцу дорог ветер грозовой,  
Но не знал  
О красоте такой:  
Прежние восторги побледнели —  
Солнца океан передо мной!

**В. МИЛЮТИН,**  
радиооператор Курганского подразделения.

Редактор В. РУСИН.

НС29062. Заказ № 9621.

Адрес редакции:  
г. Свердловск, 20,  
тел. Б 2-05-21, доб. 1-96.