

РАВНЕНИЕ — НА ПЕРЕДОВЫХ

Первомайские Призывы ЦК КПСС нашли горячий отклик в сердцах авиаработников Курганского, Пермского и других подразделений Уральского территориального управления ГВФ.

За первую декаду мая значительных трудовых успехов добились в выполнении производственного плана авиаработники Кургана и Перми. По многим показателям они перевыполнили план.

Так, например, общий тоннаж авиаперевозок, выполненных Курганским подразделением, составил 119,5 процента, в том числе: почты — 100 процентов, пассажиров — 125,2 процента.

Высокого показателя — 111,1 процента — достиг тонна-километраж.

Не отстают от курганцев и авиаработники Перми. Общий тоннаж у них составил 129,6 процента. По перевозкам пассажиров они выполнили план на 140 процентов, по приведенным часам — на 230,8 процента, тонна-километраж — на 156 процентов.

Авиарботники Кургана и Перми по праву занимают ведущие места в социалистическом соревновании, успешно выполняя производственные задания.

В. ПЕРЕПЕЛКИН,
начальник планового отдела УрТУ ГВФ.

Трудится по-коммунистически



Диспетчер службы движения Илья Ануфриевич Соловьев отлично справляется со своими обязанностями. Он обеспечивает безопасное и регулярное движение самолетов в Челябинском аэропорту, умело передает свой опыт молодым специалистам.

За четыре года работы в Челябинском подразделении коммунист И. А. Соловьев добился значительных производственных успехов. В этом году ему присвоено почетное звание ударника коммунистического труда.

На снимке: диспетчер службы движения Челябинского аэропорта И. А. Соловьев.

Фото Л. Ефимова.

Вести из Уктусского подразделения

1. БЛАГОДАРИ БДИТЕЛЬНОСТИ АВИАТЕХНИКА

Самолет вернулся из полета. Предстояла кратковременная стоянка... Авиатехник Уктусского подразделения Н. В. Курмачев приступил к послеполетному осмотру самолета Ан-2, который через несколько минут должен был снова уйти в небо на очередное задание. И вдруг... Н. В. Курмачев заметил серьезный дефект: оборвался болт крепления переднего подкоса к амортистойке шасси.

Не теряя времени, авиатехник приступил к устранению неисправности. Материальная часть была своевременно введена в строй. Самолет Ан-2 ушел в очередной рейс.

Так, благодаря внимательному и тщательному осмотру авиатехником Н. В. Курмачевым было предотвращено возможное летное происшествие.

Командир подразделения в специальном приказе объявил благо-

дарность авиатехнику Н. В. Курмачеву.

М. ЕФРЕМОВ.

2. КУРСАНТ ПРИШЕЛ НА СТАЖИРОВКУ...

Весной этого года к нам в коллектив пришел на стажировку курсант Выборского авиатехнического училища ГВФ Владимир Соловьев. Сразу же он влился в дружную семью вертолетчиков ИАС Уктусского подразделения.

С помощью опытных специалистов техников-бригадиров А. И. Ефремова и И. Г. Пыжьянова курсант В. Соловьев прошел месячную стажировку, успешно сдал контрольные зачеты и приступил к работе в должности техника-дублера.

Многие виды работ по техническому обслуживанию вертолетов

Ми-4 и Ми-1 молодой специалист производит самостоятельно под контролем старших товарищей. На одном из последних обслуживаниях вертолета Ми-1 он под руководством техника-бригадира И. Г. Пыжьянова все операции производил с высоким качеством. Вертолет отлетал без замечаний летного состава.

Специалистов, подобных Владимиру Соловьеву, ждут с нетерпением во всех подразделениях Аэрофлота. В него твердо верить: он будет высококвалифицированным, грамотным авиатехником. Об этом говорят его любовь к любимому делу, добросовестное отношение к почетному труду.

Хочется пожелать ему, чтобы он, окончив училище, приезжал к нам в Уктусское подразделение, где его всегда ждут верные друзья — авиатехники винтокрылых машин.

В. СЕРЕДА,
старший инженер вертолетного коллектива Уктусского подразделения.

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!



ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА УРАЛЬСКОГО ТЕРРИТОРИАЛЬНОГО УПРАВЛЕНИЯ ГВФ И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

На повестке дня — безопасность полетов

18 мая 1962 года в помещении клуба Уктусского аэропорта состоится II пленум Уральского территориального комитета профсоюза авиарботников с вопросом «Состояние безопасности полетов, культура обслуживания пассажиров в Уральском управлении ГВФ и задачи профсоюзных организаций авиарботников».

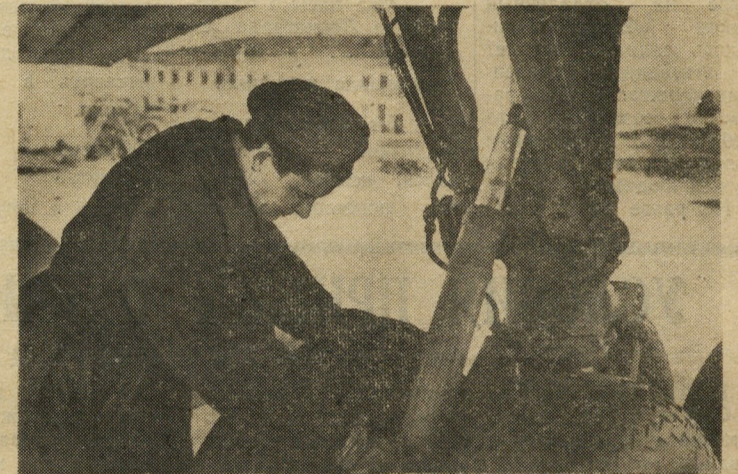
С докладом выступит член теркома начальник политотдела УрТУ ГВФ П. А. Андреев.

Предшественник советских космонавтов

20 лет назад на аэродроме под Свердловском произошло событие, ставшее вехой в истории покорения человеком Вселенной. 15 мая 1942 года в воздух поднялся первый самолет с ракетным двигателем. Его пилотировал военный летчик-испытатель Григорий Бахчиванджи. Самолет

Би-1 пробыл в воздухе всего одну минуту.

Сейчас, двадцать лет спустя, мы имеем все основания считать самолет Би-1 подлинной пилотируемой ракетой, а энтузиаста-летчика Григория Бахчиванджи — предшественником наших первых космонавтов.



Третий год трудится в ЛЭРМ Свердловского аэропорта авиатехник Л. А. Червяк. Наш фотокорреспондент заснял его в тот момент, когда самолет Ту-104 только что приземлился в аэропорту.

С высоким качеством производит он послеполетный осмотр каждого самолета, прибывшего в аэропорт.

На снимке: авиатехник Л. А. Червяк осматривает узлы шасси самолета Ту-104.

Фото Л. Ефимова.

РЕЙС 911

Репортаж

пассажиров. — Сразу видно, мастера своего дела...

ЭТА оценка была, безусловно, верной. Открыть рейс из Свердловска в Ленинград поручили одному из лучших экипажей Кольцовского аэропорта — командиру корабля Ил-18 пилоту первого класса И. А. Горскому и его товарищам — второму пилоту А. Харитонову, бортмеханику А. Давыдову, радисту А. Бахчеву и штурману Н. Учеватову.

Кабина, где находится экипаж, скрыта от глаз пассажиров. И об этом невольно жалеешь, когда видишь, как уверенно и красиво управляют гигантским кораблем капитаны воздушных дорог. Их руки крепко держат штурвалы, глаза зорко следят за работой сотен приборов, начиная от высотомера и кончая экраном радиолокатора. Самолет идет точно по курсу, отмеченному тонкой линией на полетной карте.

Впрочем, так и должен работать экипаж, который борется за звание коллектива коммунистического труда, экипаж, во главе которого стоит пилот, налетающий много, ни мало — три с половиной миллиона километров.

87 раз вокруг земного шара! Это ли не показатель мастерст-

ва, отваги, выдержки, настойчивости, умения!..

Я смотрю на Ирину Ивановну Балабаеву и вижу, как ей нравится этот первый в жизни полет. Позавтракав, уснули малыши. Суетятся, разнося вкусный обед, бортпроводницы. И если бы не облака за круглыми вогнутыми стеклами иллюминаторов да гудение моторов за бортом, вряд ли можно было подумать, что летишь с огромной скоростью и что до земли восемь километров.

Когда люди собираются вместе и им что-то нравится, невольно хочется поделиться впечатлениями. Поэтому во время рейса то тут, то там возникают разговоры, смысл которых очень точно передает коротенькое слово «хорошо!»

— Хорошо, — отвечают на вопрос бортпроводницы о самочувствии два приятеля, два шопера из Челябинска — Василий Преображенский и Федор Соснин. — Мы в отпуске, хотим познакомиться с городом Ленина. А для отпускника, да еще в Ленинград, сами понимаете, каждая минута дорога. Так что авиация для нас незаменимый помощник.

Хорошо, — присоединяется к челябинцам капитан кровшатавец А. Щербак, врач одной из свердловских больниц С. Кузнецова, рабочий-ленинградец, заядлый спортсмен-лыжник В. Кремер, сотрудник свердловского института «Тяжпромэлектропро-

ект» Б. Евстропов и другие. Все они говорят это слово с теплотой и сердечностью, потому что действительно им нравится лететь. Ведь те, кто обслуживает рейс, на самом деле постарались, чтобы людям на борту было спокойно, уютно и радостно. И они сумели вниманием и заботой добиться этого.

ПОЛЕТ проходит незаметно. — Наш самолет прибывает в Ленинград, — сообщает по радио бортпроводница Надя Смирнова и начинает рассказывать о городе, его истории.

Хотя сообщения о прибытии давно ждали все, оно кажется чуждой неожиданностью. Все-таки покрыть расстояние от Урала до Балтики за три часа и 20 минут — непривычно и здорово.

Один за другим спускаются пассажиры на ленинградскую землю. И каждый, прощаясь с экипажем, от всей души благодарит за полет, за внимание и заботу.

Такое же сердечное спасибо звучало потом в Свердловске, когда Ил-18, пилотируемый И. Горским, приземлился на Кольцовском аэродроме.

Воздушный мост от Свердловска до Ленинграда замкнулся. Еще одна авиалиния связала наш город со страной.

Так сокращаются большие расстояния. И если вам доведется полететь по новой голубой дорожке, вы, безусловно, по достоинству оцените труд тех людей, которые помогают делать это, смело покоряют пространство и время.

Л. МАКОВКИН.

ПОЛЬЗУЙТЕСЬ услугами Аэрофлота! Скоростные самолеты Ил-18 и Ту-104 за несколько часов доставят вас в Москву, Адлер, Симферополь, Хабаровск...

Кто не слышал такую рекламу по радио? Ее передают почти каждый день. И почти каждый день из Свердловска во все концы страны отлетает все больше и больше пассажиров.

Дело здесь, конечно, не в рекламе. Просто тысячи и тысячи людей по достоинству оценивают замечательные преимущества воздушного сообщения.

Но все-таки, говоря откровенно, те, кому доводится подыматься в воздух в первый раз, ощущают некоторое беспокойство. Как-то будут они чувствовать себя там, над облаками, как встретит их необъятный голубой пятый океан?

Были «необлетанные» пассажиры и на нашем рейсе Свердловск—Ленинград, который в расписании числится под № 911. Правда, не все новички волновались, Андрей Коновалов и Ирина Воробьева вели себя независимо и уверенно. Однако не будем судить их слишком строго: Андрюше едва перевалило за полгода, а Ирине исполнилось пять месяцев. К тому же, как выяснилось позднее, малыши, несмотря на свою молодость, оказались стреляными ветеранами. Оба уже летали на Илах дважды.

А вот 60-летняя Ирина Ивановна Балабаева, судя по всему, испытывала некоторую робость перед полетом.

— Знаете, — откровенно при-

зналась она, — я никогда раньше не садилась в самолет. Соседки надо мной подтрунивают. «Чего ты, Ивановна, отстаешь, говорят, Василий у тебя — это сын мой значит — в авиации служит. Не к лицу матери самолетов бояться».

И сын тоже об этом в письмах писал. Прилетай, говорит, в гости. Он сейчас учится таким же вот самолетом управлять, на каком сегодня полечу я...

Ирину Ивановну успокаивали. Сначала попутчики, потом бортпроводницы. И не только ее. Бортпроводницы Надежда Смирнова, Валя Куманина и Оля Дранишниковна старались подбодрить тех, кто вступил на борт воздушного корабля впервые.

Приветливость и внимание бортпроводниц сделали свое. К моменту взлета все чувствовали себя как дома. Девушки же продолжали хлопотать. Объяснив пассажирам, как надо вести себя во время полета, они принялись раздавать свежие газеты и журналы. Нашлось, что нужно, и для взрослых и для малышей. Ирочка и Андрей удобно устроились в специальных, похожих на сумки, раскладных кроватях. Они с аппетитом начали завтракать...

И тут только многие обнаружили, что самолет находится в воздухе. Огромный Ил взлетел так плавно и гладко, что никто не заметил, когда он оторвался от бетонной полосы.

— Здорово! — сказал кто-то из

Беспокойна работа летчика. И к геологам в таежную глушь с провиантом летит, и за большим в дальний населенный пункт спешит, и почту, как говорится, за тридевять земель доставит...

Знал о нелегкой судьбе авиатора Андрей Толстов, когда мальчишкой поступил в авиационную школу, и все же не изменил своей мечты. Стал пилотом. Сначала летал на легкокрылых самолетах, а после стал управлять вертолетом МИ-1. Работать на нем посложнее. Зато интереснее!

Нынешней весной, в распутицу, командир вертолетного коллектива вызвал к себе Толстова:

— В Гаринский район почту некому доставить. Самолеты не могут садиться. Сыро. Решено вас на вертолете послать.

— С работой справлюсь, — только и ответил Толстов.

На следующее утро поднял в воздух винтокрылую машину и взял курс на отдаленный район области. Пришлось садить вертолет в пятнадцати населенных пунктах, зато радостно сознавать, что тебя с нетерпением ждут, что твой труд так нужен людям!

Но разве одни пись-



Душа зовет в полет

ма? Газеты, журналы, бандероли, посылки, медикаменты приходилось доставлять. Как-то прилетел в дальнюю деревню с почтой, посадил вертолет за околицей. Народу сбегалось полдеревни.

— Мне письмо от дочери из Ленинграда не привез? — у пилота спрашивала женщина.

— От сынка нет ли весточки? — интересовался, немного смущаясь, пожилой мужчи-

на. — В армии он. Фамилия Громов.

— Дядя, прокати! — просили мальчишки, обступив машину.

— Покажи внутри вертолет...

Толстов смеялся:

— Некогда, ребята. В следующий раз. Больного нужно вывезти в Свердловск, да почту доставить в соседние деревни.

Кончилась весенняя распутица. Вернулся Толстов в Свердловск.

— Задание выполнено! — Молодец! — похвалил командир и тут же сообщил. — Отдохните несколько дней и полетите в Пермскую область на геофизическую съемку.

Толстов улыбнулся. Он словно ждал этого приказа. Ведь сама душа звала его в полет. А у пилота она беспокойная.

В. ЯКОВЛЕВ.
На снимке: пилот вертолета МИ-1 А. ТОЛСТОВ.

Два стихотворения

1. Комсомольцы — крылатое племя

Удивляется даже история,
Глядя юности нашей во след,
Как шагает моя комсомолка
По дорогам борьбы и побед.
Криворожье и дэбри амурские,
Казахстанскую ширь —
Разбудили сердца целину
Новый жизни комсомольские,
Вдохнули весну.
Оседлали орбитные кольца мы
И проникли в загадку ядра,
Ведь недаром страна комсомольцами
Самых лучших из нас назвала.
Вместе с партией нашей любимой
Мы шагаем в едином строю,
Чтобы сделать богатой, счастливой
Дорогую Отчизну свою.
Комсомольцы — крылатое племя, —

Одержимые страстной мечтой.
С нами партия,
С нами Ленин,
Наш могучий народ трудовой.

2. Весеннее

Лишь сумрак окутает дали,
Повиснет над лугом туман,
Я слышу как где-то,
Покоя не зная,
Поет одинокий баян.
Поет он о зорьке весенней,
Расцветшей в душе паренька,
О том, что исчезли Тревоги, сомненья,
Когда повстречалась она;
Улыбку свою подарила,
Как будто бы так, невзначай,
Как дарит свое нам Тепло быстрокрылый,
Цветущий и радостный май.
Загнали во тьме переливы,
Растаяли словно вдали,
Но в сердце моем До сих пор еще живы
Мелодии первой любви.
А. ШУБИН,
инженер-экономист
УрТУ ГВФ.

СОВЕТ НОВАТОРОВ

Коллегия ГУ ГВФ приняла решение о создании в аэропортах, подразделениях, ремпредприятиях, строительно-монтажных управлениях на общественных началах советы новаторов.

Их цель — изучать и внедрять в производство опыт технического обслуживания самолетов, их эксплуатации на земле и в воздухе, всемерно содействовать механизации и автоматизации производственных процессов, бороться за ускорение технического прогресса.

Лучшей базой для создания советов новаторов будут, безусловно, служить коллективы и ударники коммунистического труда, коллективы рационализаторов и изобретателей.

Коллегия ГУ ГВФ обязала

ГОСНИИ ГВФ и техотдел ГУ ГВФ рассылать в подразделения бюллетени технической информации, плакаты, пропагандирующие передовой опыт, шире использовать для этой же цели печатные органы Аэрофлота, разработать цикл лекций по вопросам авиационной науки и техники.

Чтобы это важное решение не осталось на бумаге, коллегия ГУ ГВФ будет периодически заслушивать отчеты начальников управлений, командиров передовых подразделений и отдельных передовиков производства о ходе работы по обобщению и внедрению в производство передового опыта.

ГДЕ ПОЛУЧИТЬ СПРАВКУ?

Сейчас трудно найти человека, который не пользовался бы железной дорогой, но вы найдете тысячи людей, которые ни разу не летали на самолете.

Поэтому будущий пассажир, придя в Уктусский аэровокзал, видит здесь много незнакомого, нового и необычного. У него возникает потребность все узнать, и он задает вопросы. На все эти вопросы требуются ясные и полные ответы. Тут на помощь пассажиру и приходит справочное бюро.

А как быть пассажиру, если в аэропорту вообще нет справочного бюро? Многие могут сказать, что такого аэропорта нет. Оказывается, такой аэропорт есть и не где-то в «глуши», на далеком севере Пермской или Тюменской областей, а рядом с управлением — это аэропорт Уктус, который обслуживает такую большую область, как Свердловская.

Зайдите в аэровокзал и попробуйте найти табличку с надписью «Справочное бюро». Ее нет, как нет и работника, который бы дал справку. Как же быть, у кого узнать пассажиру, когда состоится вылет на Ирбит? Можно ли улететь самолетом до курорта Курьи? Как оформить багаж? И еще десятки вопросов, ответы на которые пассажир желает получить в аэропорту.

Можно спросить у кассира, но у окошечка с надписью «Касса» стоит такая большая очередь, что даже менее сведущему человеку ясно, что тут не до справок.

Вам посоветуют обратиться в комнату с надписью «Начальник отдела перевозок», но она закрыта. Есть еще диспетчерская, но там справки пассажирам не дают. И получается не аэропорт, а заколдованный круг.

Где же здесь забота и внимательное отношение к людям. Где культура в обслуживании пассажиров? Какое же впечатление вынесет пассажир от такого обращения и «чуткого и внимательного обращения»? Ясно, что оно будет не в пользу Аэрофлота.

Нужно немедленно устранить этот серьезный недостаток. Справочное бюро в аэропорту должно быть. Оно нужно для пассажиров, которые интересуются и хотят знать о прибытии и отлете самолетов, о стоимости билетов и порядке оформления багажа, о льготах для детей различного возраста и т. д. Для того чтобы ответить на все эти вопросы, нужно справочное бюро.

А. СЕРГЕЕВ.

УСЛОВИЯ ПРИЕМА В УЧИЛИЩА ГВФ

НА 1962—1963 УЧЕБНЫЙ ГОД

В ЛЕТНИЕ 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 авиатехнические 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 ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЕ поступающих производится с 1 июня по 31 июля приемной комиссией Уральского территориального управления ГВФ в городе Свердловске.

ЛЕТНИЕ училища в городах Бугуруслане Оренбургской области, Кременчуге Полтавской области (готовит пилотов на вертолетах), Кировограде (обл.), школа высшей летной подготовки ГВФ (отделение по подготовке штурманов), Ульяновская школа высшей летной подготовки (отделение по подготовке диспетчеров), г. Ульяновск (обл.).

АВИАТЕХНИЧЕСКИЕ училища в городах Егорьевске Московской области, Троицке Челябинской области, Иркутске (аэропорт ГВФ), Выборге Ленинградской области (готовит техников по эксплуатации вертолетов).

АВИАУЧИЛИЩА СПЕЦСЛУЖБ в городах: Риге, ул. Межа, д. 4а, Омске (обл.).

Заявления и документы следует направлять в приемную комиссию УрТУ ГВФ по адресу: Свердловск-20.

Желающие поступить в училища ГВФ должны представить в приемную комиссию следующие документы:

- заявление о приеме с указанием училища;
- характеристику для поступления в училище, выдаваемую с последнего места работы (для лиц, имеющих практический стаж работы) партийными, профсоюзными, комсомольскими и другими общественными организациями, руководителями предприятий и учреждений и правлениями колхозов для колхозников, а для выпускников средних школ — педагогами;
- аттестат зрелости (в подлиннике);
- автобиографию;

д) выписку из трудовой книжки (для лиц, имеющих стаж работы не менее 2 лет), заверенную руководителем предприятия или учреждения, а для колхозников — выписку из колхозной книжки, заверенную правлением колхоза.

Лица, зачисленные в училища, как имеющие опыт работы не менее 2 лет, обязаны к началу учебного года представить в училища подлинники трудовых книжек. Не представившие подлинники трудовых книжек отчисляются из училища. Трудовой стаж исчисляется на 1 сентября.

е) три фотографических карточки (снимки без головного убора размером 3×4);

ж) медицинскую справку для поступающих в средние специальные учебные заведения (форма № 286), заполненную врачом, обслуживающим школу, или участковым врачом районной больницы (поликлиники);

з) паспорт, свидетельство о рождении и документ об отношении к воинской обязанности предъявляются кандидатом в приемную комиссию лично.

Вступительные экзамены для поступающих производятся по месту приема заявлений и медицинского освидетельствования приемной комиссией Уральского территориального управления ГВФ по вызову специальным извещением.

НАЧАЛО ЗАНЯТИЙ в училищах 1 сентября. Вступительные экзамены проводятся по следующим предметам: а) русский язык и литература (сочинение); б) математика (письменно и устно); по программам, утвержденным Министерством высшего и среднего специального образования СССР.

ЗАЧИСЛЕНИЕ НА ОБУЧЕНИЕ В УЧИЛИЩА производится в порядке конкурсных экзаменов кандидатов и в соответствии с установленными льготами и преимуществами.

Все учащиеся в училищах ГВФ обеспечиваются обмундированием, питанием и общежитием, а также ежемесячной стипендией.

Все расходы, связанные с поступлением в училища (путевые и во время экзаменов), поступающие несут за свой счет.

Все вопросы, связанные с приемом в училища, окончательно решаются приемной комиссией.

С целью создания кадров из коренного населения командование, партийные, комсомольские и профсоюзные организации подразделений Уральского территориального управления ГВФ должны вести широкую работу среди молодежи предприятий, колхозов, школ, расположенных в районе базирования подразделения, по привлечению ее в летные и технические училища ГВФ.

Для разъяснительной и агитационной работы среди молодежи должны быть направлены лучшие люди из числа летного и инженерно-технического состава подразделения.

К. БЕСПАЛОВ,
начальник отдела кадров УрТУ ГВФ.



Ты тоже будешь летчиком.
Фотоэюд А. Коваленко.

И. о. редактора Е. ЛИПОВИЧ.

НС20262. Заказ № 3713.

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