

Высокий трудовой подъем царит в эти дни в подразделениях нашего управления. Авиарботники несут ударную трудовую вахту в честь Дня Воздушного Флота.



№ 59 (1172).  
СРЕДА  
8 АВГУСТА  
1962 г.  
Год издания  
XXI

ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА УРАЛЬСКОГО ТЕРРИТОРИАЛЬНОГО УПРАВЛЕНИЯ ГВФ И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

# Крепнут крылья у авиарботников Тюменщины

**В**ЗГЛЯНИТЕ на карту нашей Родины. Окиньте мысленным взором территорию, простирающуюся на две тысячи километров от берегов Карского моря до казахских степей и от Уральских гор более чем на тысячу километров к востоку, почти до самого Енисея. Это — Тюменская область, самая большая в Советском Союзе.

Наш корреспондент попросил командира Тюменской авиагруппы К. А. Лужецкого ответить на некоторые вопросы. Прежде всего хотелось узнать:

— Как развивалась в Тюменской области сеть авиалиний?

**Е**ЩЕ не минуло десяти лет с тех пор, как здесь началось регулярное воздушное сообщение, — сказал тов. Лужецкий. — Первые же рейсы надо было выполнять на большие расстояния. Основная наша трасса, беря начало в Тюмени, протянулась к северу — в Тобольск, Ханты-Мансийск, Березово, Салехард и далее к востоку на Тазовское. Почти 1800 километров. От каждого из этих пунктов авиационные дороги потом разошлись в разные стороны, а там — еще и еще...

Так на карте Тюменской области появилась довольно густая сеть местных воздушных линий. Сейчас движение самолетов осуществляется почти по пятидесяти маршрутам.

Каждый день самолеты Тюменской авиагруппы поднимают в воздух до тысячи пассажиров.

Называя эти цифры, командир авиагруппы обращает внимание на то, что транспортная работа в основном выполняется на самолетах Ан-2. Этим воздушным труженикам приходится по несколько раз в году, «переобуваться», чтобы соблюдать регулярность полетов.

— Как и почему это происходит?

**В**ИДИТЕ ли, в чем дело: специфические условия эксплуатации в наших краях не всегда позволяют самолетам летать в обычном варианте — на колесах, например, весной. Большинство аэродромов «раскисло». Но это не значит, что полеты прекратились. В Тюмени и других местах для взлета и посадки имеются гидроаэропорты, и самолеты базируются там на поплавах. Потом они становятся на колеса, с колес — на лыжи, чтобы садиться на замерзшие реки и болота. И снова — колеса, поплавы... Вот так и получается, что наши машины «переобуваются» в зависимости от сезона, от состояния аэродромов. Весной и осенью бывает, конечно, и такая погода, когда никакая «обувь» не подходит. Тогда отправляются в рейсы вертолеты. И ни на один день не прерывается в области воздушная связь, особенно по доставке почты и срочных грузов.

— Что характерно для авиатранспорта в Тюменской области?

**А**ВИАПЕРЕВОЗКИ у нас отличаются главным образом тем, что наибольший их объем приходится не на лето, а на зимнее время. Пожалуй, нигде авиация зимой так ин-

тенсивно не работает, как на Тюменщине. Именно в этот период на Север перевозится большое количество грузов. Своих самолетов не хватает. К нам «на работу» прилетает немало машин из Западной Сибири, Украины, Азербайджана и других мест. На этих линиях летают самолеты из семи территориальных управлений. И всем дел много, простоев

молетов обслуживает также леспромхозы, которые в основном находятся в Ханты-Мансийском национальном округе.

— Что можно сказать о людях Тюменской авиагруппы?

**К**АДРЫ летно-подъемного и технического состава у нас хорошие, привыкшие самоотверженно трудиться в северных условиях. Уже более пятнадцати

## Рассказывает командир Тюменской авиагруппы К. А. ЛУЖЕЦКИЙ

не бывает. Мало того. Мы не удовлетворяем и половины потребности в перевозках. Ни зимой, ни летом. Население нашей огромной области в значительной мере пользуется авиацией. Различные областные организации также прибегают к ее услугам для транспортировки грузов.

Но мы, к сожалению, еще не можем всех и все перевозить. Так что нам постоянно приходится «отбиваться» от пассажиров и грузов, а не то, чтобы заниматься привлечением их, как это делается обычно в других местах. Преимущество авиации здесь выявляются особенно наглядно, они и без рекламы достаточно известны. Все больше и больше становятся желающими летать. Вот, к примеру, между Тюменью и Тобольском курсируют автобусы, и все же на самолеты этого маршрута всегда очереди, потому что воздушный путь занимает всего час, а на автобусе — двенадцать.

— Тюменские авиаторы выполняют также полеты, не предусмотренные расписанием. Расскажите, пожалуйста, о них.

— Да, регулярные рейсы — это только часть нашей работы. Мы много летаем по маршрутам, которые в схеме местных воздушных линий не указаны. Каждую осень по заявкам рыболовецких хозяйств самолеты перевозят рыбаков-ненцев из Салехарда, Нового Порта и Тазовского на Север. Там, в прибрежной части Карского моря, Байдаракской губы и Обской губы они до самой весны занимаются промыслом рыбы. На местах лова селятся прочно, вместе с семьями. И обычно бывает так, что каждой семье рыбака-ненца подается отдельный самолет Ан-2. В него, помимо пассажиров, погружаются чум, который служит жильем на Севере, разный домашний скот, нарты с собаками. В таком же порядке весной, после окончания зимнего лова, они вывозятся обратно. Обычно на рыбные промыслы в фактории и поселения самолеты завозят продукты, промтовары, строительные материалы, дрова, уголь. Оттуда вывозят рыбу, пушнину. Много сотен рейсов, таким образом, выполняют наши авиаторы.

Летом значительная часть самолетного парка и все вертолеты авиагруппы заняты на обслуживании многочисленных геологоразведочных экспедиций. Общий налет в течение сезона составляет около 40 тысяч часов. Немало са-

лет летают здесь командиры самолетов В. Моргунов, Б. Андреев, А. Аксененков, Д. Турлаков и В. Кароуз. Их безупречная работа служит примером для молодых пилотов. Кстати, летноподъемный состав у нас в основном — молодежь, авиаторы, демобилизованные из Военно-Воздушных Сил. Гордимся мы таким человеком, как Х. Сайтов, который работает в Салехарде. Восемнадцать лет назад он начал свою работу в авиации мойщиком самолетов. Потом работал мотористом, механиком. Сейчас — заканчивает заочно Киевский институт ГВФ. Нельзя не отметить и инженера Тобольского аэропорта Т. Кожевникова, старших инженеров В. Попова и С. Паршина, которые много сделали для улучшения организации технического обслуживания самолетов.

А надо сказать, что это дело в наших условиях не легкое. Ведь в аэропортах недостает средств механизации. Нужны краны, хотя бы ручные, не говоря уже об автокранах.

Какие трудности испытывают наши авиатехники, обслуживая самолеты на плаву! Сколько вы-

думки они проявляют, чтобы подступиться к самолетным узлам, к двигателю, находясь на самодельных плотах! Вода при ветре неспокойная, стремянку не поставить, инструмент не разложить, его приходится привязывать бечевками к пуговицам на одежде.

— Какие перспективы дальнейшего развития авиации в области?

**М**Ы должны гораздо полнее удовлетворять спрос населения, а также Тюменского совнархоза и других областных организаций на авиатранспорт. Для этого необходимо увеличить самолетный парк, пополнить его такими машинами, как Ил-14. Надо уделить больше внимания созданию постоянных аэродромов с тем, чтобы отказаться от вынужденного базирования самолетов на реках и озерах как в летнее, так и в зимнее время. Надо также позаботиться о строительстве аэровокзалов.

Я должен особо сказать о том, что большая и ответственная работа предстоит нашим авиаторам в связи с намечаемым строительством на Нижней Оби крупной гидроэлектростанции, о которой Н. С. Хрущев говорил на XII съезде партии. По мощности она будет почти втрое больше Волжской гидроэлектростанции. Несомненно, что значительная доля транспортного обслуживания строительства этого энергетического гиганта, а затем и нового промышленного района, который будет создан на его базе, придется на авиацию. Стало быть, перспективы дальнейшего развития авиации в Тюменской области весьма большие и важные. Увеличится не только протяженность внутриобластных авиалиний, намного возрастут объем перевозок и частота движения самолетов.

На книжной полке

## Для вас, авиаторы

В текущем году книжная полка работников Гражданского воздушного флота, студентов летных и технических училищ и институтов, а также всех тех, кто проявляет интерес к авиационной технике, пополнится новыми изданиями. Редиздат Аэрофлота и многие крупные издательства Москвы предусматривают выпуск учебной, производственно-технической, справочной и другой литературы, основанной на опыте летной и технической эксплуатации самолетов и вертолетов в подразделениях ГВФ. Что это за литература?

Темой многих книг и брошюр являются вопросы, связанные с эксплуатацией самолетов на взлете, посадке и в различных режимах полета, с техникой пилотирования, с особенностями аэродинамики больших скоростей. Разумеется, все эти вопросы имеют непосредственное отношение к борьбе за безопасность полетов. Книга И. Г. Рубкина так и называется — «Безопасность полетов». Тематически к ней примыкают также работы А. В. Честнова «Летная эксплуатация самолета», Л. Г. Райкова «Особенности современных летательных аппаратов, подверженных аэродинамическому нагреву», В. Г. Денисова и Р. Н. Лопатина «Летчику о пилотажных приборах», Л. С. Бровкина «Динамика полета», В. Г. Денисова «Основы воздушной навигации и навигационное оборудование летательных аппаратов» и другие.

## В ИНТЕРЕСАХ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

Во всех наших службах имеется неотъемлемое поле деятельности по изысканию резервов, которые можно было бы поставить на службу производства.

Одним из важнейших рычагов неуклонного подъема народного хозяйства является рационализаторская работа. У нас, у авиаторов, первостепенными задачами, как известно, являются обеспечение безопасности полетов и регулярности воздушного сообщения.

И обеспечение регулярности полетов и борьба за их безопасность это, по сути, две стороны одной медали. Ведь не секрет, что самым большим злом, приводящим подчас к тяжелым последствиям, является спешка. Чтоб не было этой спешки, необходимо изобретать и рационализировать, и здесь роль технического состава должна быть ведущей, основной. Но это, конечно, не означает, что работники других служб могут сидеть сложа руки.

## РЕЗЕРВЫ ПРОИЗВОДСТВА — НА СМЯЖКУ СЕМИЛЕТКИ!

Вот взять к примеру, нас, штурманов. Казалось, многое в штурманском деле доведено до высокой степени совершенства и трудно проявить себя в смысле новаторства и рационализации. Однако это не так. И в работе штурманов есть много возможностей проявить творческий подход к делу. Поделью небольшим опытом работы в нашем штурманском классе Кольцовского аэропорта.

В целях повышения деловой квалификации летного состава мы изготовили и оборудовали в штурманском классе несколько схем и макетов, которые наглядно дают необходимые сведения летчикам и штурманам.

Так мы выполнили в классе электрифицированную схему воздушной зоны аэропорта с коридорами.

Есть у нас также доска ограни-

количеством РД, которые мы получаем от службы информации, и размером.

Большой интерес у авиарботников вызвала доска открытия и закрытия портов. При ней организован пульт управления на 43 пункта.

В штурманском классе можно познакомиться и с радиосветотехническим оборудованием аэродрома.

В своей рационализаторской работе мы стараемся, чтобы мысль рационализатора была зримой и чтобы рационализаторская работа была целенаправленной, обеспечивающей решение практических вопросов.

В. КОНОВАЛОВ,  
старший штурман  
Кольцовского аэропорта.

Они трудятся рядом с нами



Командира самолета Ан-2 Геннадия Швецова знают в Курганском подразделении как дисциплинированного, хорошо знающего свое дело пилота. Недавно ему присвоено высокое звание ударника коммунистического труда.  
На снимке: Г. Швецов перед полетом.

## Странная забывчивость

Квартирный вопрос был и остается в Тюменской авиагруппе грудно разрешимой проблемой. Это мы прекрасно понимаем, однако нас удивляют методы, которыми пытаются разрешить вопрос с жильем руководители Тюменского аэропорта и самолетного подразделения.

Сейчас, как известно, время приезда к нам молодых специалистов. В связи с этим на свет появились многочисленные распоряжения и указания. В категорической форме они требуют выселения из общежития одних и вселения туда других.

Спрашивается, для чего это делается?

Прежде всего для прикрытия своей бездеятельности и нерасторопности. В свое время у начальника аэропорта тов. Наумова и руководителей самолетного подразделения было время для того, чтобы загодя подготовить для вновь прибывших специальные помещения, откупленные у горожан. Вместо этого они занимались чем угодно, только не подготовкой квартир для нового пополнения.

Сейчас перед многими пилотами стоит трудно разрешимая задача: куда определиться жить? Из общежития, попросту говоря, выселяют, а в городе устроиться на частной квартире почти невозможно.

Это тем более возмутительно, что многим из нас по приезде в подразделение обещали квартиры. Но, очевидно, наши руководители сейчас об этом забыли.

**В. ПЛАТОНОВ,**  
штурман самолетного подразделения.

\* \* \* \* \*

## Строим сами

В гараже Курганского аэропорта долгое время испытывался острый недостаток в производственной площади, это создавало немало помех в работе.

— А что если попробовать самим расширить стены гаража? — решили работники на одном из собраний. Предложение было поддержано всеми.

Теперь часто после смены можно увидеть шоферов и слесарей за необычной для них работой — возведением стен. Работают старательно, дружно. Сейчас уже вырисовываются контуры будущего помещения. Здесь разместится контора, а освободившееся помещение займет аккумуляторная.

Особенно работают хорошо слесарь Владимир Морозов, шоферы Николай Бороздин, Василий Любимцев и другие. Коллектив работников гаража взял обязательство закончить работы к 1 ноября.

**Н. КАЗАНЦЕВ,**  
заведующий гаражом Курганского аэропорта.



## Первый тяжелый

Честь создания первого в мире тяжелого самолета принадлежит русскому конструктору И. И. Сикорскому и руководимой им группе русских конструкторов. Несмотря на мрачные предсказания многих специалистов того времени, считавших безнадежными попытки построить большой самолет, Сикорский с 1911 г. обдумывал проект самолета с большой грузоподъемностью и большой дальностью полета. В мае 1913 г. такой самолет, получивший название «Русский витязь», уже прошел первые испытания. Это был деревянный четырехмоторный многостоечный биплан с общей площадью крыльев 120 м<sup>2</sup>. Полетный вес его составлял около 5000 кг, а общая мощность моторов — 400 л. с. Самолет летал вполне удовлетворительно и явился родоначальником последующих многомоторных кораблей Сикорского, которые под названием «Илья Муромец» с четырьмя моторами по 150 л. с. серийно строились в России.

На самолетах «Илья Муромец» было поставлено несколько международных рекордов, в том числе рекорд высоты их с пассажирами (10 пассажиров, высота 2000 м).

## Из редакционной почты

### „А вы не кричите!“

Как авиаработнику, мне совестно писать это письмо в редакцию с жалобой на такого же, как и я сам, работника Аэрофлота. Но и не писать нельзя, уж слишком похамски ведет себя при исполнении служебных обязанностей диспетчер отдела перевозок Уктусского аэропорта тов. Патракова.

26 июля я приехал из Кольцово в Уктус, чтобы предварительно купить билет до Байкалово. И вот здесь свидетелем грубого поведения тов. Патраковой. К ней обратились три незнакомых мне пассажира с просьбой принять билеты обратно. Согласно существующим правилам, тов. Патракова должна была принять билеты и удержать из их стоимости 25 процентов, что она впоследствии и сделала.

Но прежде чем выполнить это простое дело, она долго и грубо разносила пассажиров, и хотя они не говорили ей в ответ ни слова, тов. Патракова каждую фразу начинала с крика: «Вы на меня не кричите!».

С тяжелым чувством досады я ушел из Уктусского аэропорта, купив билет на 28 июля. И, как на грех, по ряду уважительных причин лететь не могу.

27 июля утром я пришел в кассу Уктусского аэропорта, когда до вылета самолета оставалось более суток, с тем, чтобы сдать билет.

По правилам перерасчетов, кстати указанных на обороте билета, я должен был получить полную стоимость билета. Но не тут то было: тов. Патракова удержала с меня 10 процентов. Когда я только зайкнул о том, на каком основании тов. Патракова так поступила, ретивая «начальница» обошлась со мной так же, как с теми пассажирами, которых я встретил в день приобретения билета. Она снова начала свою брань с традиционного крика: «Что вы на меня кричите!».

Когда я попросил жалобную книгу, тов. Патракова буквально швырнула мне под нос какой-то блокнот, ни о карандаше или ручке, конечно, и речи не могло быть. Попытался я узнать ее фамилию, но сама она назваться отказалась, а ее сослуживцы, которые находились в кабинете, ответом меня не удостоили.

Решил спросить об этом кассира, женщина испуганно замахала руками, говоря: «Ведь я ничего плохого вам не сделала...»

Фамилию диспетчера отдела перевозок я, конечно, узнал, и хочу, чтобы о ней через газету узнали и те товарищи, на обязанности которых лежит забота о воспитании людей.

**Л. ЖИЛЯКОВ,**  
механик ЛЭРМ аэропорта  
Кольцово.

### ОТ РЕДАЦИЙ:

Случай грубости по отношению к пассажирам у тов. Патраковой были и раньше, за что она не раз обижалась на местное. Однако начальник отдела перевозок тов. Махнов решительных мер по обузданию грубиянки не принимает.

Возмутительные факты, указанные в письме тов. Жиликова, совершенно нетерпимы и требуют срочных и решительных действий по наведению в отделе перевозок Уктусского аэропорта надлежащего порядка.



## Победа в Ростове

Телеграф принес радостную весть. В прошедшее воскресенье футболисты Уральского управления одержали победу над командой ростовских авиаработников. Счет встречи тот же, что и в предыдущем матче с футболистами Сыктывкара — 2:0.

Днем раньше состоялась встреча футбольных команд Ленинградского и Белорусского управлений. В упорном поединке победа за минчанами. Единственный мяч, забитый белорусскими спортсменами в этом матче, позволил им подняться еще на одну ступень к заветному кубку.

Следующую игру белорусские футболисты проведут на своем поле. Противниками их будут спортсмены Уральского территориального управления. Кто из них завоеует почетное право участия в финальной тульке четырех команд в Омске, мы узнаем 11 августа, в день, когда состоится матч между ними.

**С. ФРОЛОВ.**

Редактор **Р. ЛАПИКОВ.**

НС 19794 Заказ № 4647

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

## Знаете ли вы?



▲ 30 июня 1923 года в Советском Союзе открылась первая воздушная линия протяженностью в 420 километров. Ныне Советский Союз занимает первое место в мире по протяженности воздушных линий, которая составляет около 400 тысяч километров, что равно расстоянию от Земли до Луны.

▲ Самолеты Аэрофлота ежедневно перевозят до 100 тысяч пассажиров. За три года семилетки по воздушным дорогам страны пассажиров перевезено значительно больше, чем за все 35 лет существования Аэрофлота.

▲ За 20 лет протяженность воздушных линий внутри страны предостигла увеличение до 500 тысяч километров, почтово-грузовые перевозки возрастут в 14 раз.

▲ В 1980 году воздушный транспорт будет перевозить почти столько же пассажиров, сколько людей живет сейчас в нашей стране, — свыше 200 миллионов человек.

▲ По количеству перевозимых пассажиров в 1965 году воздушный транспорт займет третье место среди других видов транспорта.

▲ Общая протяженность международных линий Аэрофлота составляет около 80 тысяч километров.