

АВИАРАБОТНИКИ УРАЛА! ВСТРЕТИМ НОВЫЙ УЧЕБНЫЙ ГОД ХОРОШЕЙ ПОДГОТОВКОЙ, ПРОЧНЫМИ ЗНАНИЯМИ!

ОТ КАЧЕСТВА ПОДГОТОВКИ ЗАВИСИТ УСПЕХ ГОДА

ОСТАЕТСЯ один месяц до начала нового 1962-1963 учебного года. Партийные организации Уральского управления ГВФ располагают теперь особенно благоприятными условиями для дальнейшего повышения идейно-теоретического уровня в работе сети политического просвещения; партийные организации накопили большой опыт пропагандистской работы в свете решений XXII съезда КПСС и подготовили теоретические кадры пропагандистов, способных доносить идеи партии до народных масс.

Так в партийной организации ремпредприятия партийное бюро единогласно утвердило руководителем семинара по изучению материалов XXII съезда КПСС опытного пропагандиста Исака Монсеевича Глазмана, который уже несколько лет ведет пропагандистскую работу. Весь секрет успеха его пропагандистской работы заключается в том, что он вдумчиво, со знанием дела проводит занятия, много использует дополнительной литературы, все темы тесно увязывает с практической жизнью, с нашей реальной действительностью.

Член партийного бюро, заместитель секретаря партийной организации Виктор Николаевич Арефьев в июле и августе 1962 года нашел время побеседовать с каждым работником по вопросу его учебы в новом 1962-1963 учебном году. Более 40 молодых рабочих решили повысить свое образование в школах рабочей молодежи.

Хорошим примером в учебе здесь являются руководители предприятия. Так без отрыва от работы в 1962 году окончил вечерний институт главный инженер Вадим Алексеевич Мочалов, Виктор Николаевич Арефьев заканчивает машиностроительный техникум. Этому хорошему примеру следуют и другие рабочие и инженерно-технические работники.

В партийной организации Уктусского подразделения своевременно закончено комплектование кружков сети партийного просвещения, но несколько хуже дело

обстоит с вовлечением молодежи, не имеющей среднего образования, в школы рабочей молодежи.

Партийной организации и заместителю командира по политической части А. М. Зобнину необходимо сейчас же побеседовать со всеми авиаработниками по вопросу получения ими среднего образования.

Партийные организации аппарата управления и Тюменской авиагруппы за несколько недель до начала учебного года в общеобразовательных учебных заведениях закончили формирование кружков и определили формы учебы для всех работников.

Характерно, что в этих партийных организациях учатся не только члены и кандидаты в члены КПСС, но буквально все работники, весь личный состав. Начальник управления Р. И. Барабохин успешно учится в Государственном университете им. Горького, его примеру следуют и о. начальника политического отдела В. И. Большаков, зам. начальника управления М. А. Терентьев, командир Тюменской авиагруппы К. А. Лужецкий, который учится на заочном отделении Высшего авиационного училища.

В самом отдаленном от управления Тазовском аэропорту еще в июле 1962 года 49 человек личного состава определили для себя формы учебы на 1962-1963 учебный год.

Молодые авиаработники члены ВЛКСМ Гапонов, Бурковский, Хоружий, Полганинов, Кугаевский и другие решили заканчивать среднюю школу, а авиаработники тт. Хабаров, Маслов, Горюхов, Конакова и многие другие будут учиться в кружке текущей политики. Секретарь партийной организации тов. Кадигроб с чувством большой ответственности отнесся к комплектованию сети партийного просвещения на 1962-1963 учебный год.

В этом году у личного состава подразделений УрТУ ГВФ, как никогда раньше, появился повышенный интерес к политическим и экономическим знаниям. Так, 18 работников Тюменской авиагруппы

изъявили желание изучить конкретную экономику ГВФ. Партийная организация и ее секретарь тов. Фадеев совершенно правильно решили повысить экономические знания руководящих работников.

В НОВОМ 1962-1963 учебном году необходимо не только повысить содержание всего учебного процесса, но и так же, как и в прошлые годы, вести решительную работу за сохранение 100-процентного состава слушателей всех кружков и семинаров. Ни один слушатель не должен отсыреть от учебы.

Необходимо с первых же дней рассказать всем слушателям о том, что без постоянного повышения политических и экономических знаний теперь нельзя работать в коллективе и, тем более, руководить большим или малым коллективом.

Необходимо научить людей, всюду и везде, уметь подсчитывать результаты работы каждого экипажа, рейса, порта, авиаподразделения в рублях и копейках и вести борьбу за экономию этих рублей и копеек.

Особенно важно охватить учебной нашей командные кадры, летный состав, командиров кораблей. Эту работу следует проводить под лозунгом — ни одного пилота, ни одного командира самолета, вертолета или корабля без политического образования, без политической учебы, без постоянного влияния со стороны партийных и комсомольских организаций.

Одним словом, от подготовки к началу учебного года зависит в конечном итоге успех всего года. Если будет хорошо поставлено дело обучения и воспитания личного состава, то подразделение успешно выполнит и производственный план при высокой поставке безопасности и регулярности полетов. От успешной учебы личного состава зависит и успех в работе.

В. АЛЕКСЕЕВ,
инструктор политического
отдела УрТУ ГВФ.

БЕСПОКОЙНАЯ ДУША

В нем вся жизнь пилота. Еще утром он находился среди родных, а в полдень колеса шасси самолета коснулись бетонированной взлетно-посадочной полосы Адлеровского аэропорта на Черноморском побережье. Сложная и беспокойная работа. Но если бы командиру корабля ИЛ-18 Николаю Павловичу Мельникову вновь пришлось выбирать профессию, он, не задумываясь, сказал бы, что будет летчиком. За плечами космический путь — более 2 700 000 километров. Свыше девяти тысяч часов провёл в воздухе, образно говоря, пробыл в полете больше года. И пусть начинает пробиваться седина — в характере все тот же неуемный, молодой задор.

Куда не забрасывала судьба летчика. Прошлой осенью экипажу Н. П. Мельникова поручили выполнить ответственное задание — вывезти большую партию фруктов из Афганистана. Несколько раз пересекал крылатый гигант ИЛ-18 островные горные хребты. Афганцы тепло встречали посланцев великого северного соседа. А однажды экипаж Мельникова познакомился с местными летчиками. Незнание языка не

было помехой — разве не поймут летчики друг друга с полуслова, с полуданека? Афганцы показывали свои легкрылые самолеты, а гости с Урала познакомили хозяев со своим крылатым лайнером.

— Ваш самолет летит к нам на крыльях дружбы, — говорили афганцы советским летчикам. — Ведь каждый рейс ИЛ-18 протягивает нашему народу руку помощи, братской дружбы.

ДВЕРИ В БУДУЩЕЕ

Аспирантура. С ней связывают целые поколения людей свои мечты, свою неукротимую тягу к знаниям. Не каждому в жизни посчастливилось получить максимум знаний в отраслях наук, интересующих его.

Быть слушателем аспирантуры это большая честь и быть представленным к зачислению должно расцениваться как поощрение за добросовестный труд.

Авиаторы, как и представители других профессий в нашей стране, имеют полные возможности совершенствовать свои знания в

О людях хороших

избранной ими отрасли авиационной техники и самолетовождения. Высшее авиационное училище ГВФ, находящееся в Ленинграде, в нынешнем году вновь открыло свои двери для авиаработников, желающих поступить в аспирантуру.

Как уже было объявлено, прием в аспирантуру производится после сдачи вступительных экзаменов по трем специальным предметам: «аэропорты», «экономика ГВФ», «самолетовождение».

В настоящее время отдел кадров Уральского управления ГВФ располагает подробными программами всех трех перечисленных курсов, в объеме которых будут производиться экзамены.

В наше время, когда авиация делает гигантские шаги, когда наши космонавты совершают групповые многодневные полеты по звездным трассам, тяга к науке естественна и все более нарастает.

Самые настойчивые и упорные постоянно стучатся в двери будущего, они обгоняют время и одним из главных подспорий в их стремлении вперед — самая передовая в мире советская наука.

С. ВЛАДИМИРОВ.



№ 65 (1178)
СРЕДА
29 АВГУСТА
1962 г.
Год издания
XXI

ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА УРАЛЬСКОГО ТЕРРИТОРИАЛЬНОГО
УПРАВЛЕНИЯ ГВФ И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА
АВИАРАБОТНИКОВ

В помощь пропагандисту и агитатору

ПРИМЕРНАЯ ТЕМАТИКА ВОСПИТАТЕЛЬНОЙ РАБОТЫ

1. Возрастающая роль КПСС в период развернутого строительства коммунизма.
2. Ленинский стиль в работе.
3. Перспективы развития Гражданского воздушного флота в двадцатилетний период (1961—1980 гг.).
4. Высокая дисциплина — основа организованности, порядка и обеспечения безопасности полетов.
5. Практика работы по обеспечению выполнения государственного плана по всем основным показателям.
6. Роль единоначалия в Гражданском воздушном флоте.
7. Право контроля партийных организаций за деятельностью администрации.
8. Контроль и проверка исполнения — главное в работе руководителя.
9. Практика работы по подбору, расстановке, воспитанию и обучению кадров.
10. Разборы полетов и рабочего дня — важнейшая школа обучения и воспитания личного состава.
11. Высокая требовательность — важное качество руководителя.
12. Моральный кодекс строителя коммунизма.
13. Воспитание нового человека — практическая задача коммунистического строительства. Формы и методы воспитательной работы с личным составом.
14. Воспитание коммунистического отношения к труду — одна из коренных задач коммунистического строительства.
15. Социалистическая дисциплина труда и пути ее укрепления.
16. Социалистическое соревнование и его высшая форма — движение за коммунистический труд — основа воспитания личного состава. Обобщение и распространение передового опыта.
17. Практика организации воспитательной работы в экипажах — важнейшая задача руководителя подразделения.
18. Командир (начальник) подразделения — воспитатель личного состава. Личный пример руководителя.
19. Воспитание у личного состава ГВФ любви к своей профессии, к авиационной технике.
20. Сочетание организаторской и идеологической работы — важнейшая обязанность командира и начальника.
21. Развитие общественных начал в Гражданском воздушном флоте.
22. Убеждение — главный метод в воспитательной работе с личным составом.
23. Воспитывать личный состав на лучших традициях Гражданского воздушного флота.
24. Чуткость и внимательность к нуждам и запросам личного состава — партийный и служебный долг командиров и начальников.
25. Организация культурно-просветительной и спортивной работы в подразделениях ГВФ.
26. 40 лет Гражданского воздушного флота.

ПОДГОТОВКУ К ОСЕННЕ-ЗИМНЕЙ НАВИГАЦИИ — ПОД КОНТРОЛЬ КОММУНИСТОВ

Август и сентябрь являются месяцами наиболее напряженной работы, так как в это время проводится основная работа по подготовке авиационной техники к осенне-зимней навигации.

В условиях Тюменской области мероприятия по переводу самолетов с колес и поплавков на лыжи, приведение в должный порядок наземных сооружений осложняются большим количеством оперативных и базовых аэропортов, их отдаленностью и неблагоприятными дорожными коммуникациями.

Много сложных вопросов предстоит решить в этот период авиаработникам Тюменской авиагруппы. Об этом говорили в своих выступлениях коммунисты партийной организации авиагруппы на недавно состоявшемся собрании.

Выступивший на собрании тов. Тепленко, главный инженер ТАГ, уделил особое внимание на необходимость как можно быстрее полностью обеспечить завоз горючего на отдаленные базовые аэродромы. Он также указал на неудовлетворительное состояние электрохозяйства в ряде аэропортов и остановился на других важных вопросах подготовки к зиме. Коммунист Елихин, говоря о

состоянии ГСМ, отметил, что непозволительно долго затягивается проведение анализов горючего, а также указал на недостаточный контроль за его состоянием.

Но ведь для того чтобы иметь полный объем горючего, нам необходимо дополнительные емкости. Этот вопрос поставил коммунист тов. Гервис. Кроме того, как он заявил, в авиагруппе не хватает винтов к самолетам АН-2 для работы в зимний период.

Коммунисты партийной организации в целом пришли к выводу, что недостатки, отмеченные собранием, в большинстве своем явились результатом неработоспособности отдельных работников наземных служб (аэропорты Салехард, Березово).

Нет сомнения в том, что если коммунисты, каждый на своем посту, возглавят, организуют и примут горячее участие в деле скорейшего проведения подготовки к осенне-зимней навигации, эта подготовка завершится успешно.

А. ФАДЕЕВ,
секретарь партбюро
Тюменской авиагруппы.

Сигнализатор опасной высоты полета

СЕРЕБРИСТЫЙ самолет, едва оторвавшись от земли, стал круто набирать высоту. Минута, вторая, третья — и вот уже его контур растворился в синеве летнего неба. Начался очередной рейс разведки погоды.

Стрелка высотомера упрямо крутится вокруг оси. 1600, 2000, 3000 метров... Члены экипажа и двое в меховых куртках, расположившиеся у приборов в кабине самолета, надевают кислородные маски. Уже чувствуется разреженность воздуха. Эти двое — инженер-аэролог Елизавета Александровна Холодова и бортэролог Олег Владимирович Жлудов. Почти каждый день поднимаются они в воздух на разведку погоды.

Кабина самолета — целая лаборатория. Специальные инструменты, приборы, самозаписывающие аппараты. Страницы метеожурнала быстро заполняются записями. Чем выше, тем ниже падает температура.

Столбик термометра показывает минус восемь, минус двенадцать градусов... По гидрометру определяется влажность воздуха.

«Красота какая!» — мысленно восклицает Холодова. Двадцать лет она посвятила этой работе. И по-прежнему влюблена в нее. Жлудов еще молодой, энергичный человек. Он начал трудиться бортэрологом три года назад, после демобилизации из армии, но так же страстно увлекся работой. Сколько в ней светлой романтики, каждый раз по-своему новой!

За бортом самолета сказочная картина. Кажется, что самолет летит среди ослепительно белых льдов Арктики. А солнце — яркое, как на экваторе! Человеку, впервые участвующему в таком полете, все интересно. Неожиданно встречаются интересные явления. Смотришь в окно кабины и видишь неподалеку такой же самолет. Что это — призрак? Нет, зеркальное отражение в облаках вашего самолета. И называется явление глорией. А полет на рассвете? Он представит взору такой калейдоскоп волшебных красок, что им позавидует художник.

...Напряженно трудятся бортэрологи: наблюдают за нижней и верхней границей облачности, определяют ее плотность и микроструктуру. По специальному плану проводятся наблюдения за ядрами конденсации воздуха — это делается с помощью специального прибора-счетчика через каждые 500 метров подъема. Самолет начинает встряхивать. Болтанка! Для пассажирских самолетов болтанка — опасное явление. Но бортэрологи не спешат выходить из нее. Нужно обстоятельно изучить, определить ее границы. Специальные приборы регистрируют перегрузки. Да! Очень много должны узнать бортэрологи в этом полете, чтобы внизу, на земле, давать экипажам, отправляющимся в рейсы, точные прогнозы.

...Высота 6500 метров. Температура минус 17 градусов. Нату-

женно режут моторы. Здесь уже ни на секунду нельзя снимать кислородную маску с лица — воздух сильно разрежен. Кислорода не хватает.

— Идем на снижение, — сообщает бортэрологам командир корабля Матвей Филиппович Титов.

Стрелка высотомера начинает раскручиваться в обратную сторону. Но работа бортэрологов не закончена. Снова и снова берутся пробы, проверяются записанные в журнале метеоданные. Внимательно наблюдают Холодова и Жлудов за тем, где находится грозовой фронт. Ведь гроза — страшный враг летчика, и каждый экипаж должен быть предупрежден о ней.

ИВОТ колеса самолета мягко касаются земли. Полет «разведчика погоды» окончен. Собраны богатые метеоданные. Они будут обработаны и использованы инженерами-синоптиками при выдаче экипажам прогноза погоды по трассе, а также в порядке обмена направлены в десять крупных метеоцентров — Москву, Новосибирск, Ташкент, Куйбышев и другие города.

Путь открыт. В небо один за другим уходят серебристые лайнеры ТУ-104, ИЛ-18, АН-10. Они берут курс во все концы нашей Родины. И каждый пилот, летя по трассе, мысленно поблагодарит разведчиков погоды — бортэрологов, обеспечивших им безопасный полет.

Е. СЕМЕНОВ.

Самолет АН-2, развернувшись на строго определенной высоте, снизился к зеленому массиву кукурузы. За ним потянулся розоватый шлейф, который, медленно оседая, покрывал растения и землю мелкими каплями.

Но не это заинтересовало нас. Опрыскивание гербицидами кукурузы дело обычное, а вот то, что самолет безкоризненно идет на одной высоте и не снижается ниже 5 метров, сразу подсказывало, что у летчика очень верный глаз и крепкие руки.

Каждый пилот, который летает бреющим полетом, знает, как трудно выдерживать заданную высоту, и всегда мечтает о таком приборе, который бы предупреждал: ты идешь ниже заданной высоты, или ты делаешь разворот на высоте ниже требуемой.

И вот такой прибор есть. Его изобрел начальник участка ЛЭРМ аэропорта Донецк В. Н. Угрюнович.

«Сигнализатор опасной высоты полета» — так его назвали у нас в подразделении. Он работает в комплекте с радиовысотомером (РВ-2) и надежно сигнализирует с помощью звонка о снижении самолета ниже заданной высоты на отметках 5, 10, 15, 20, 30, 40 и 50 метров.

При превышении самолетом высоты на 1—2 метра выше заданной сигнализация прекращается и находится в состоянии готовности к немедленному срабатыванию при снижении самолета ниже заданной высоты.

Прибор немедленно реагирует также 1—2 короткими звонками на малейшую возвышенность на земной поверхности, если истинная высота до вершин превышает на менее заданной высоты на приборе.

В конце гона рабочего массива пилот выключает специальную аппаратуру, устанавливает флажок «Сигнализатора» на отметку 50 метров и набирает высоту.

По достижении высоты 50 метров звонок «Сигнализатора» прекращает подачу сигнала и пилот делает разворот самолета.

Самолет АН-2, который мы видели над кукурузным массивом, оборудован опытным образцом «Сигнализатора опасной высоты полета».

Шло испытание прибора. Опытные пилоты — командир летного подразделения П. И. Лосев и заместитель командира А. П. Куликов неоднократно испытывали «Сигнализатор» и при тренировках личного состава и на авиационных работах.

Отзывы были единодушно положительными. Прибор — хороший и надежный помощник для пилотов, крайне необходимый в авиации спецприменения.

«Сигнализатор опасной высоты полета» принят техсоветом управления и направлен в ГУ ГВФ.

С. ЗАГОРУЛЬКО.

ПРЯМО?... НЕТ, «НАЛЕВО»!

Просто непонятные дела творятся в автохозяйстве Березовского аэропорта. Базируются в аэропорту наши самолеты, и, естественно, здесь проживают летчики и техники с семьями.

Порой приходится обращаться с просьбами к начальнику автогаража тов. Кравченко. Где иначе взять транспорт на подвозку дров или переезку мебели, не на соседнем же рыбзаводе?

Было бы грешно заявить о том, что товарищ Кравченко отказывает в просьбах. Нет, он идет на встречу, но как?

Выслушает просителя и говорит:

— Договаривайся с шофером, любезный, сам.

Вот так и нынче. Скоро зима. Надо дрова завезти к жилью, и дрова-то рядом, в 100—200 метрах, на берегу реки, но на себе бревна не перетаскаешь.

После долгих проволочек дали ему ГАЗ-51, но не успел он и двух рейсов сделать, как появился тов. Кравченко, изрядно захмелевший, в сопровождении более выгодного клиента и велел ехать с ним, а вывозку дров тов. Антонова прекратить.

Так и ходим мы, обивая пороги у гаража. А там, особенно когда нет погоды и самолеты не летают, полная дежурка шоферов, — бым кормыслом. Некоторые сидят в ожидании выгодной клиентуры съездить «налево», иные прямо тут же реализуют доходы, разливая водку по стаканам. И дирижирует этим хором, как и следует начальнику, — сам тов. Кравченко.

Жаловались на него начальнику аэропорта тов. Чайникову, да что-то толку не видно.

Ю. ДЕРЯГИН,
второй пилот самолета АН-2
самолетного подразделения
Тюменской авиагруппы.

ГВФ СЕГОДНЯ

★ Самолеты Аэрофлота летают сейчас на 25 международных линиях общей протяженностью около 50 тысяч километров. Если же говорить об эпизодических полетах, то в мире осталось не так уж много аэропортов, куда бы не приводили свои машины советские летчики. Они приземлялись на всех континентах, включая Антарктиду.

★ Среди гражданских самолетов АН-10 поставил своеобразный высокоширотный рекорд. На севере он садился на станции «Северный полюс-8», а на юге — на станции «Восток».

★ Только по центральному расписанию, куда не входят местные воздушные линии, количество рейсов достигло тысячи.

12 из 13

Что это за цифры?

За всю историю парашютизма только тринадцать спортсменов носили эмалевый значок — «2000». И двенадцать из них — советские мастера шелкового купола. А тринадцатый — чешский парашютист, заслуженный мастер спорта Ярослав Ёгличка. Это единственный зарубежный спортсмен, который начал счет третьей тысяче своих прыжков.

Самый большой сейчас счет у мастера спорта Ивана Ивановича Савкина — 3420! Среди них особенно много затяжных. Если сложить все эти прыжки вместе, то окажется, что спортсмен провел в свободном падении 485 минут, пролетев 1.185 километров!

Свой первый прыжок ветеран парашютного спорта совершил в мае 1935 года.

Иван Иванович одним из первых в нашей стране освоил катапультное с реактивного самолета. На счету неумолимого спортсмена — один мировой и два всесоюзных рекорда.

Однако «парашютистом № 1» был и остается Герой Советского Союза, заслуженный мастер спорта полковник Василий Григорьевич Романюк, обладатель 18 мировых рекордов. Недавно он совершил 3.290-й прыжок. Двадцать восемь лет жизни отдал Василий Григорьевич этому виду спорта. Он испытал более ста различных конструкций парашютов, разнообразные приборы, авиационное оборудование и снаряжение, не раз катапультировался.

Спорт смелых

Выдающийся парашютист покидал самолет на высоте почти 15 километров и в... ста метрах от земли. Он прыгал днем и ночью. На препятствия и на воду. Из штопора, виража, пикирования, из машины, летящей в перевернутом положении. С оружием и различными грузами. Испытывал парашюты круглые и квадратные. Ленточные и щелевые, стабилизирующие и со сменяющимися куполами.

2458 раз спускался на землю под шелковым куполом мастер спорта Григорий Павлович Паньков. Почти половина его прыжков — затяжные. Однажды он

прыгал, держа в руках условно раненого товарища. Пролетев вместе с ним около 300 метров, Паньков выдернул вытяжное кольцо его парашюта, а затем раскрыл свой...

Более чем по две тысячи прыжков совершили также заслуженный мастер спорта Н. К. Никитин, мастера спорта Н. И. Тахаев, К. К. Малинко, Г. А. Жданов, В. В. Цинский, Г. Л. Гусев и А. С. Гамрекашвили. К слову сказать, Гамрекашвили принадлежит своеобразный рекорд по испытанию «прочности» своего организма: 4 июня 1944 года он совершил за 9 часов 40 минут 95 прыжков!

Самый «молодой» среди наших двухтысячников — заслуженный мастер спорта Н. Я. Гладков. Свой юбилейный прыжок он совершил 18 сентября 1961 года. Ныне он председатель Всесоюзной секции парашютного спорта.

В прошлом году советские парашютисты установили 55 всесоюзных рекордов, из которых 50 превышают мировые. Как и прежде, нашим мастерам шелкового купола принадлежит абсолютное большинство мировых рекордов — 68 из 98, зарегистрированных Международной авиационной федерацией (ФАИ) к концу прошлого года.

П. КОРЗИНКИН.
«Советская Россия».

ЭТО интересно!

Самолет-геолог

...Над сопками, поросшими густой темно-зеленой тайгой, летит самолет. Вдруг он резко поворачивает и направляется назад, параллельно своему первоначальному курсу. Причуда летчика? Неисправность машины? Ни то, ни другое. Это самолет-геолог. Он ищет высококачественные железные руды.

Самолет снабжен особым прибором — воздушным магнитометром, который на большой высоте хорошо чувствует и автоматически записывает на ленту сведения о магнитных свойствах горных пород, лежащих там, внизу, под густой зарослью тайги, под топяным болотом, под рыхлым покровом песков и глин.

Именно с помощью воздушной магнитной съемки геофизикам прошлым летом удалось найти десятки новых магнитных аномалий в Западной Сибири, Красноярском крае и Забайкалье.

«Крылья Советов».



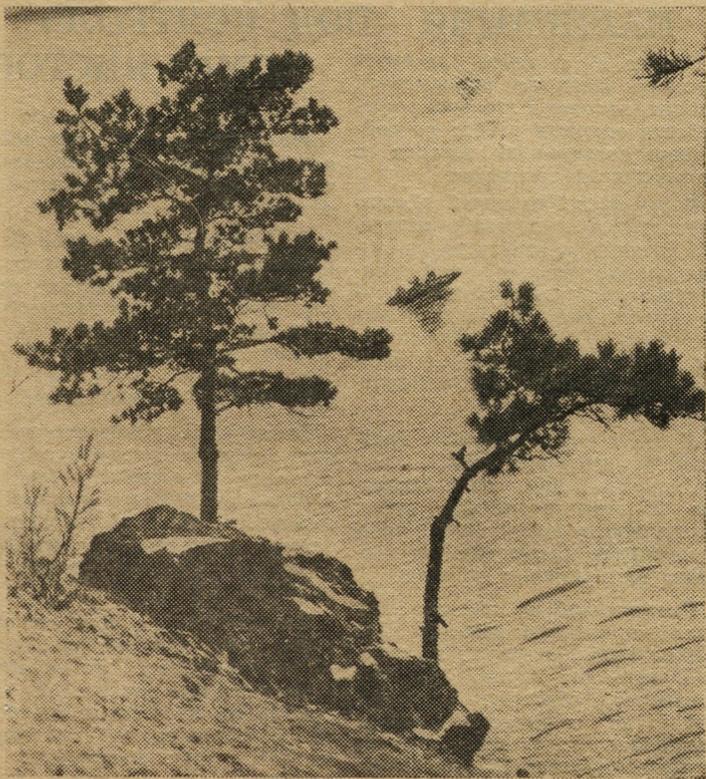
Нарушитель сбит

Реактивный самолет западногерманского бундесвера нарушил границу ГДР и углубился в ее воздушное пространство в районе Эйзенаха. Для перехвата был послан истребитель, который подавал сигнал следовать на посадку. После отказа был открыт предупредительный огонь и повторен сигнал идти на посадку. Западногерманский военный самолет опять не подчинился. После этого был открыт прицельный огонь, в результате которого самолет-нарушитель границы ГДР был сбит.

И. о. редактора **Е. ЛИПОВИЧ.**

НС38736. Заказ № 4931.

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



УРАЛЬСКИЙ ПЕЙЗАЖ