

35 миллионов

пассажиров в год

С начала семилетки парк Аэрофлота пополнился реактивными самолетами и вертолетами шести типов. В нынешнем году 60 процентов всех перевозок выполнили реактивные машины. А в будущем году, когда примерно на пятидесяти трассах появятся Ту-124 и Ан-24, поршневой авиации придется еще больше потесниться. Почти 75 процентов всех перевозок лягут на плечи реактивной техники, а поршневые машины будут обслуживать лишь жителей маленьких городков и районных центров.

В новом году Аэрофлот готовит хороший подарок жителям Архангельска, Волгограда, Мурманска, Уфы, Казани, Челябинска, Якутска, Магадана и некоторых других городов. Их аэропорты будут регулярно принимать реактивные самолеты.

Раньше кое-кто сетовал: самолет, мол, конечно, хорошее средство сообщения, но ведь на поезде дешевле. И возражать было нелегко. Теперь положение изменилось. На многих направлениях авиационный билет уже дешевле железнодорожного. В этом году мы снизили цены на 100 магистральных линиях, а в будущем году на всех трассах проведем дальнейшее снижение тарифов.

Могут представить интерес такие цифры. Нынешним летом самолеты и вертолеты гражданской авиации перевозили более ста тысяч человек в сутки. В 1963 году пассажиров будет еще больше. Сколько? Около тридцати пяти миллионов за год!

Г. СЧЕТЧИКОВ,
первый заместитель
начальника Аэрофлота.
«Советская Россия».

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

Авиатор Урала

№ 94 (1207)

СУББОТА,

15 ДЕКАБРЯ

1962 г.

Год издания XIX

ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА
УРАЛЬСКОГО ТЕРРИТОРИАЛЬНОГО УПРАВЛЕНИЯ ГВФ
И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

Вести из подразделений спецприменения

1. РАСТИ МОЛОДЫМ ЛЕСАМ

Большие задачи поставлены перед авиаторами нашего подразделения: нужно удовлетворить все запросы геологических партий, произвести аэросев леса, выполнить ряд других работ.

Сейчас в Верхотурский леспромхоз на самолете Ан-2 вылетели на аэросев леса командир авиазвена Сальманович, второй пилот Чуров и авиатехник Карпинский. Ими будет посеяна ель.

Свыше 400 га предполагается засеять в будущем году. Авиаторы приложат все силы для того, чтобы удовлетворить запросы леспромхозов. Пусть растут молодые деревца, украшая нашу землю.

2. ВЕРНЫЕ ПОМОЩНИКИ ГЕОЛОГОВ

Летчики Уктусского подразделения — давние друзья геологов. Без них немыслима работа в отдаленных таежных местах. Оборудование, продукты питания и другие грузы доставляют летчики геологам.

В Тавдинский и Таборинский районы вылетели на обслуживание геологических партий командир вертолета Ми-4 Банников и второй пилот Филиппов. А в Нары-Кары (Ханты-Мансийский округ) обслуживают геологов вертолет Ми-4 под командованием Вязигина.

В. ЗОНОВ,
техник по спецприменениям
Уктусского подразделения.

АВИАТОРЫ — СЕЛУ УРОЖАЙНОСТЬ ПОВЫШАЕТСЯ

БОЛЬШУЮ работу провели летчики Уктусского подразделения на полях совхоза им. Свердлова Сажинского района Свердловской области. Авиационное опрыскивание, проведенное в этом году, дало совхозу большую экономическую эффективность.

Главный агроном В. Шестаков и директор совхоза А. Кузнецов сообщают результаты химработ. Гибель сорняков по видам: корнеопрыскивающие (осот, вьюнок) — на 90 процентов на площади 920 га, бобовые сорняки — на 80 процентов на 920 га. Кроме того, урожайность пшеницы на площади 240 га повысилась на 2,3 центнера с гектара, а урожайность зеленой массы кукурузы на площади 220 га — на 50 центнеров с гектара. Себестоимость опрыскивания гектара посевов составила 4 рубля.

Руководители совхоза благодарят авиаторов за помощь и просят в будущем году дать самолеты для борьбы с сорняками и вредителями сельскохозяйственных культур на площади 2000 гектаров.

Об итогах проведения авиационных работ в этом году в колхозе им. Чапаева Туринского района сообщает главный агроном колхоза И. Алексеев.

Самолетами подразделения уничтожено 70 процентов сорняков многолетних культур и 35 процентов — однолетних. Денежные затраты на прополку одного гектара самолетом составили 84 копейки. А затраты при наземной прополке составили бы 1 руб. 69 коп., — в два раза больше. Эффективность экономическая наглядна. На полях, где была произведена авиационная прополка, урожайность повысилась на 2 центнера с гектара.

Главный агроном Красноуфимского территориального управления Ладыгин и агроном по защите растений Сапожникова придают большое значение авиации спецприменения.

Они пишут: «В хозяйствах нашего управления была произведена прополка зерновых культур авиацией на площади 5698 га, в том числе кукурузы 2285 га, зерновых — 3114 га. Гибель сорняков повсеместно составила 80—90 процентов. Прибавка урожая пшеницы в совхозе Криулинском на площади 150 га составила 1,5 центнера с га, кукурузы в совхозе Тавринском на площади 660 га на 60 центнеров. Стоимость авиационных работ составила 3 рубля 30 коп. на гектар. Чистые посевы дают не только прибавку урожая, но и умень-

шают затраты по доработке зерна (сушке и сортировке). Работа с помощью авиации проводилась на больших площадях и в сжатые сроки, что очень важно в условиях неустойчивой погоды».

Теплые слова, с которыми обращаются хлеборобы к авиаторам, вполне понятны: авиация становится надежным пахарем и сеятелем.

В будущем году авиаторам Уктусского подразделения предстоит обработать около 90 тысяч гектаров. И эта задача им по плечу.

Л. ЕФИМОВ.

Решения ноябрьского Пленума ЦК КПСС и только что утвержденный Верховным Советом народнохозяйственный план и бюджет на 1963 год открывают путь к новым, более высоким рубежам в пятом году семилетки.

Н. С. Хрущев, из доклада на сессии Верховного Совета СССР 12 декабря 1962 года.

Они трудятся рядом с нами

* * *

В небе — знакомый рокот винтов. Громадная винтокрылая птица медленно приземляется на летном поле Уктусского аэропорта. К вертолету Ми-4 спешит авиатехник Анварт Назыпович Сатлыков. Девять лет трудится он в этом коллективе, с высоким мастерством обслуживая материальную часть.

Праздник авиаторов — 40-летие ГВФ А. Н. Сатлыков встречает новыми производственными успехами.

На снимке: авиатехник вертолета Ми-4 А. Н. Сатлыков на предполетном обслуживании.

Фото Л. Ефимова.



* * *

ДЕЛО НАШЕЙ ЧЕСТИ

Считанные дни остались до конца 1962 года. Каждый коллектив стремится завершить четвертый год семилетки с хорошими показателями.

Много предстоит сделать в последние дни декабря финансовым работникам. Впереди у них годовой отчет, требующий большой, кропотливой работы.

Тщательно взвесив свои возможности, коллектив бухгалтерии Уральского территориального управления ГВФ, включившись в социалистическое соревнование в честь 40-летия Аэрофлота, взял на себя обязательство подготовить годовой отчет досрочно на два дня. Мы призываем последовать нашему примеру работников бухгалтерий подразделений УрТУ ГВФ. Дело нашей чести провести работу по составлению отчетов качественно и быстро.

А. ЛЫЖИН,
главный бухгалтер УрТУ ГВФ.

Любимое дело

...Дано разрешение на взлет. Неуклюжий толстяк Ан-2, приняв пассажиров, медленно ругит по летному полю Уктусского аэропорта. Короткий разбег, — и крылатая машина, оборвав лыжный след, круто уходит ввысь. Пассажиры в первые минуты полета с недоверием поглядывают на пилота, держащего штурвал: женщина ведь! Но скоро это чувство сменяется гордостью. Самолет уверенно летит по заданному курсу...

В пилотской кабине — летчик III класса, ветеран гражданской авиации коммунистка Анна Григорьевна Широкова. Двадцать с лишним лет бороздит она уральское небо, около тринадцати тысяч часов провела в воздухе, налетав более миллиона километров. Ее крылатый труд высоко оценило правительство, наградив

орденами «Знак Почета» и Красной Звезды...

Сегодняшний рейс для Анны Григорьевны особенно памятен: ей исполнилось пятьдесят лет. Полвека за плечами, а сердце все так же молодо, как прежде. —

Рассказы о судьбах

не зря крылатое! В памяти, словно в кадрах хроники, летят прожитые годы...

Тридцать лет назад, окончив Балашовскую школу пилотов ГВФ, впервые познала она радость полета — счастье парения в небе. А за два года перед войной пришла молодым, но уже опытным пилотом в коллектив Уктусского аэропорта. Потом — война. Она унесла с собой мужа. На руках остались сын и дочь.

И обоим она поставила на прочный путь к счастью... Товарищи помогли!..

Сын Владимир пошел в след за матерью — в Аэрофлот, и сейчас, как и Анна Григорьевна, работает командиром самолета Ан-2. А дочь Нина, окончив политехнический институт, стала инженером.

...Совершив очередной рейс, Анна Широкова ведет свой потрудившийся крылатый вездеход на посадку. А к ней уже спешат навстречу, змугут руки, поздравляют. На земле уральскую летчицу-ветерана ждут приятные вести — она представлена в связи с 50-летием к награде. Узнав об этом, радостно поздравляют ее и пассажиры.

По следам наших выступлений

«НАБЛЮДЕНИЯ

ТРЕБУЮТ ВЫВОДОВ»

Так называлась статья, опубликованная в газете «Авиатор Урала» 1 декабря 1962 года, в которой критиковались недостатки в работе Тюменского аэропорта.

Как сообщила редакция начальник Тюменского аэропорта М. Наумов, выступление газеты обсуждалось на совещании начальников служб аэропорта с участием членов партийного бюро и местного комитета. Факты, изложенные в статье, правильны. В настоящее время указанные недостатки в работе гостиницы устранены.

БЫТ — НЕ МЕЛОЧЬ

На территории Кольцовского аэропорта расположено несколько общежитий. Живет в них преимущественно молодежь. Поэтому, казалось бы, кому, как не им, взять контроль над порядками в общежитиях, сделать так, чтобы, придя домой, можно было спокойно и культурно отдохнуть.

К сожалению, до сих пор дело обстоит далеко не так. Убедительное подтверждение этому — рейд, который провели на днях комсомольские активисты аэропорта. В большинстве комнат, где они побывали, отсутствует самый элементарный порядок. Помещения не проветриваются, плотный слой пыли на полу и на мебели свидетельствует, что щетка и тряпка — редкий здесь гость.

Взять хотя бы, для примера, комнату 19 общежития № 23. Первое, что бросается в глаза, когда заходишь сюда, — россыпи окурков на столе, разбросанная обувь. Жильцы комнаты П. Кузнецов, И. Лопатенко, И. Ишуткин не утруждают себя пользоваться пепельницей, предпочитают сбрасывать пепел прямо на пол. Не лучше обстоит дело с по-

рядком в комнате № 27. Хозяева, работники ЛЭРМа С. Налобин, М. Кириллов, В. Логинов считают для себя удобным валяться на кроватях в верхней одежде.

Список нечех можно было бы продолжить, но нам хочется привести пример и того, как нужно заботиться о своем быте, относиться к социалистической собственности. Приятно зайти в гости к работникам ЛЭРМа Аркадию Скурихину, Сергею Ломкову и его брату Виктору, работающему в автобазе. Видно, что ребята привыкли быть аккуратными везде и во всем. В комнате № 18 всегда образцовый порядок, чистота.

Необходимо отметить, однако, что не всегда еще в вопросе наведения порядка и чистоты нам идут навстречу руководители аэропорта. Побывайте в общежитии

№ 67 и вы увидите развешанные на стульях и стенах куртки, платья и другую верхнюю одежду. Винаваты в этом не жильцы, а хозяйственники, которые никак не удосужатся поставить в комнатах дополнительные бельевые шкафы. В комнатах живут по четыре человека, а шкаф только один, да и тот маленького размера.

Нет в общежитии и такого элементарного удобства, как горячая вода. Много раз жильцы обращались в БАО с просьбой установить в помещении титан, однако все остается по-прежнему. Руководителям аэропорта надо чаще бывать в общежитиях, интересоваться, как живут авиарботники, и более внимательно прислушиваться к их нуждам и просьбам.

ЧЛЕНЫ РАБКОРОВСКОГО ПОСТА.

В БОРЬБЕ СО СТИХИЕЙ

Недалеко от борта парохода «Новоросийск», принимавшего уголь на рейде Макарьевки, находился плашкоут с грузчиками и трюмным бульдозером. Бригада рабочих порта, кото-

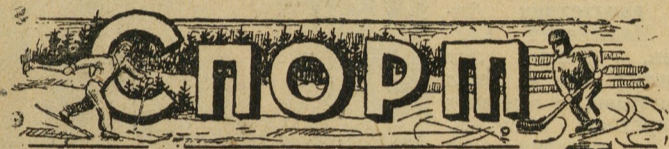
рую возглавлял Г. Деревянченко, заканчивала погрузку парохода.

Внезапно налетел шторм. Тринадцать грузчиков решили вернуться на берег, но всякий раз, когда буксирный катер «Три брата» с плашкоутом приближался к суше, волны отбрасывали его в сторону от причала.

Трудно пришлось бы грузчикам, если бы над Татарским проливом не появился вертолет, который вел комсомолец В. Тарзанов и борттехник коммунист А. Медведев.

Ми-1 повис над палубой плашкоута. Легчики сбросили трап и по одному начали доставлять на берег грузчиков. 13 рейсов над бушующим проливом пришлось сделать вертолетчикам. 75 минут продолжалась эта смелая операция. Сейчас все спасенные чувствуют себя отлично и благодарят отважных авиаторов.

«Труд».



В ИТОГЕ — НИЧЬЯ

Интересный шахматный матч состоялся 10 декабря в клубе Кольцовского аэропорта. Спортивной авиатранспортной подразделения встретились за шахматной доской с работниками службы связи. За команду летчиков выступали О. Ширяев, М. Кузнецов, В. Азовцев, В. Дубовик, Н. Козупеев, В. Серебренников. Честь коллектива связистов защищали В. Шман-

ский, И. Пошехонов, В. Мартынов, Н. Кульмяков, В. Панков, В. Назаров.

Надо сказать, что матч проходил в упорной борьбе. Встретились равные противники. Об этом говорит и счет в матче: три — три.

Г. ПИВОВАРОВ,
секретарь комитета
ВЛКСМ авиатранспортного
подразделения.

В КРАЮ «ЛЕТАЮЩИХ НАРТ»

ОЧЕРК

1. Тюменщина

НАЧАЛО зимы почти не сказалось на ландшафте Тюменщины. Снега нет. Как-то не верится, что внизу земля сибирская. Чем дальше на север, тем лес реже. С высоты двух тысяч метров на безбрежном светлом от изморози коврове ясно различаешь крохотные островки, затейливые узоры, совсем не соответствующие привычным нашим представлениям о могучей тайге.

А сколько здесь озер! Они самой причудливой формы. Вот два рядом. Овальные, они блестят на солнышке, как стекла больших очков. Будто старушка Сибирь настороженно всматривается в небо, заслышав рев моторов. Вот перед вами обретенная серебряная подковка. Взять бы ее в руки и подарить на счастье, ну, хотя бы моим попутчикам — парню и девушке, одетым в меховые куртки и унты. Видно по всему, что девушка, а скорее — жена, летит в эти края впервые. Она доверчиво и немножко грустно смотрела на парня, когда он о чем-то горячо рассказывал, а потом незаметно для себя положила ему на плечо голову и задремала.

Бескрайняя панорама Тюменщины постоянно меняется. Минуту назад я мог бы ее сравнить с разостланной шкуркой пятнистого оленя. Чуть раньше она казалась мне кожаной курткой, наглухо застегнутой на молнии рек.

По всей вероятности я так и провел бы все время полета, подбирая сравнения всему, что удавалось увидеть. Из созерцательного состояния меня вывел негромкий возглас:

— А ведь мы где-то встречались!

Я оглянулся. Передо мной стоял среднего роста человек лет 35 в меховой куртке. Худощавое лицо было мне очень знакомо.

— Владимир Николаевич Моисеев! — сообразил я. — Совершенно верно. Я и старший инженер нашего управления встречались не раз, но знакомы близко не были.

Конечно же, Крайний Север сразу овладел темой разговора. Оказалось, Владимир Николаевич возвращается к новому месту службы — в Салехард. Правда, это не совсем точно: с районами Крайнего Севера инженер знаком в общей сложности до десяти лет. Приходилось ему не раз зимовать во льдах Обской губы, когда он работал в молодости механиком на пароходах. Да и став постарше, служа в Аэрофлоте, не раз выезжал в длительные командировки в свои «заповедные края», как он любит говорить, и всегда чувствовал себя в них, как дома.

2. Так надо!

ЧТО же нынче забросило Владимира Николаевича Моисеева за «сорок линий холода», за полторы тысячи верст от благоустроенной свердловской квартиры? Жажда приключений? Экзотика Севера? Было бы наивно утверждать это, хотя сам Владимир Николаевич далеко не уверен в том, что южные берега приятнее северных. А может, деньжонок подзаработать? Кто так думает, жестоко ошибается. И дело здесь даже не в бессребрениче-

ской натуре. Север давно перестал быть золотым дном для стяжателей. С некоторых пор он терпит только людей честных. А тот коэффициент, который дополнительно выплачивается к зарплате, пожалуй, лишь уравнивает финансовый баланс в суровых условиях Заполярья.

Что же заставляет людей переселяться, подобно моему бывшему сослуживцу, в тундру, из квартир со всеми удобствами в деревянные домики, где каждый год приходится перекладывать печь, так как она сгорает в течение одной зимы?

В верховьях Оби, над просторами Таймыра и Ямала, зимой и летом бороздят небо вездесущие Ан-2. А когда начинается путина, то Салехард принимает на своих дорожках и Ли-2, и Ил-12, и Ил-14, прилетающие сюда со всех концов Советского Союза. Край «летающих нарт», — говорят о Заполярье ненцы.

Условия работы уральских авиаторов на Севере крайне сложны. К обслуживанию материальной части здесь также предъявляются повышенные требования, а поэтому роль службы наземных сооружений здесь, как нигде, велика.

Салехардскому подразделению в последние годы по линии службы наземных сооружений явно не везло. Заместитель командира подразделения печальной памяти Зейфер довел, что называется, свою службу до ручки. Производственные помещения в результате нерегулярного ремонта обветшали, средства механизации по разным причинам бездействовали. Салехардцы со страхом ожидали приближения осени и зимы, Зейфера сняли.

Так вот и пришлось службу наземных сооружений возглавить в конце лета 1962 года Владимиру Николаевичу. И что же?

3. Это только начало

ПО ПРИЛЕТЕ в Салехард я невольно обратил внимание на то, что к Владимиру Николаевичу, едва он ступил на землю, устремилась большая группа авиаторов. Одни о чем-то докладывали, другие расспрашивали о какой-то смете, третьи попытывались насчет запчастей. Короче говоря, не успели мы дойти до здания аэропорта, как мой попутчик оказался в настоящем водовороте дел.

Несколько позднее в случайных разговорах с салехардскими авиаторами я услышал много теплых слов о незаметном ранее инженере нашего управления.

Посудите сами — велик ли срок 2—3 месяца? А результаты пребывания Владимира Николаевича в новой должности говорят сами за себя. Все средства механизации, что очень важно, на ходу. Сооружен тепляк, ремонт которого авиамеханикам раньше только снился. Полностью и добротнотренированы производственные помещения. Арендована дополнительная жилая площадь для размещения вновь прибывающего летного и технического персонала. А ведь это только начало. Впереди предстоят годы кропотливого, повседневного труда. Сейчас очень важно, чтобы первые успехи не вскружили голову Владимиру Николаевичу. Хочется от всей души пожелать ему добрых дел!

В. СИБИРЕВ.



Смелые люди

Небольшая книга очерков «Смелые люди», выпущенная редакцией Аэрофлота, посвящается сорокалетию Гражданского воздушного флота.

Автор А. М. Журавлев в коротких очерках рассказывает о трудовых подвигах летчиков Аэрофлота в первые годы семилетки.

Очерки «Смелые люди» построены исключительно на достоверных фактах. В них освещаются подлинные события, случившиеся в различных районах нашей страны в период 1960 и 1961 годов.

Герои очерков, проявившие при исполнении служебных заданий образцы мужества, смелости, находчивости, моральной стойкости, не выдуманы автором, их имена и фамилии сохранены полностью. Они и сейчас успешно трудятся в летных подразделениях Аэрофлота.

Одной из характерных особенностей героев книги является то, что, совершая подвиги в своих повседневных, будничных делах, они не думают о героизме. Моральные качества этих людей органически связаны с упорным, настойчивым трудом по овладению сложной профессией пилота гражданской авиации.

Только глубокие знания и высокое летное мастерство, умение использовать и подчинить своей воле сложную авиационную технику обеспечивают им успех в выполнении ответственных заданий командования.

В книге показано яркое проявление высоких человеческих качеств советских авиаторов.

Материалы очерков могут быть использованы командирами и политработниками в повседневной индивидуальной и массовой воспитательной работе с личным составом во всех подразделениях Аэрофлота.

А. Д. ХМЕЛЕВ

После тяжелой болезни в возрасте 56 лет скончался бывший начальник отдела наземных сооружений УрГУ ГВФ, член КПСС с 1940 года Алексей Дмитриевич Хмелев.

Всю свою сознательную жизнь Алексей Дмитриевич посвятил работе в строительных организациях Урала, а затем в Уральском управлении ГВФ.

На всех участках работы Алексей Дмитриевич относился к ней с высоким сознанием своего долга.

Добрая память об Алексее Дмитриевиче Хмелеве навсегда сохранится в наших сердцах.

Командование,
партбюро и местный
комитет аппарата
Уральского территориального управления ГВФ.

Редактор Р. ЛАПИКОВ.
НС 35932 Заказ № 6376

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