

# САМАЯ ВОЛНУЮЩАЯ ВСТРЕЧА

**В** ЕСТЬ о прибытии в Свердловск Премьер-Министра Революционного правительства Республики Куба Фиделя Кастро в первую очередь услышали авиаработники. Он прилетит — и его нужно достойно встретить! В коллективах всех служб аэропорта царило особое возбуждение. Не подведем! — решили техники и связисты, движенты и шоферы. Аэропорт приготовился к встрече...

В небольшой комнате метеослужбы два инженера-синоптика Е. Д. Полушина и Г. Д. Кузьмина склонились над столиками. По их довольным взглядам можно узнать: погода устойчива, небо безоблачно. Значит, экипаж может смело лететь, чтобы скорей доставить к нам дорогого гостя.

А из Сибири уже летят позывные с корабля. Самолет приближается к столице Урала. Техника у связистов аэропорта действует безотказно: ее умело подготовили к работе инженер узла связи А. Г. Козлов и радиотехники Б. Т. Назаренко и Ю. Д. Русинов. Поэтому так уверенно поддерживают связь на самолетном канале радиооператоры М. А. Селукова, Г. А. Мусихина и В. И. Потерухина. Позывные корабля принимает земля: Фидель Кастро летит в наш город!

Время этого памятного рейса совпало с пересменкой в службе движения. Почетное дежурство, как эстафету, передали друг другу смены руководителей полетов В. А. Гурьева и Н. П. Свинтецкого. Получилось так, что в целом рейс обслужили движенты обеих смен.

Четко и грамотно руководили полетом старшие диспетчера ГРДП И. Д. Лылов, А. П. Огданский и П. Д. Косырев. На командной вышке хорошо несли вахту старший диспетчер КДП А. Д. Семенов, диспетчер посадки С. А. Ширинкин и дежурный по полетам М. Т. Попов...

И вот крылатый красавец Ил-18 коснулся бетонированной полосы Свердловского аэропорта. К самолету устремляются встречающие — многочисленные представители партийных и общественных организаций города. На трапе появляется вождь героической Кубы Фидель Кастро.

А на самолете уже производится послеполетный осмотр, специалисты ЛЭРМ и автобазы проводят техническое обслуживание крылатого корабля. Эту задачу успешно решают авиатехники В. Долгушин, В. Фирсов, П. Поздеев, А. Агеев, Г. Холкин, Г. Пекин, специалисты по электрооборудованию П. Кузнецов и Н. Пермяков, шоферы топливозаправщиков и спецмашин Ю. Ларинин, А. Солодкий, М. Бабов, С. Марков, А. Захаров, И. Рогович и другие быстро и слаженно про-

## Репортаж

изводят заправку самолета топливом и ГСМ...

Когда самолет подрулил к аэровокзалу, с особым вдохновением и мастерством потрудились работники смены М. Кужаровой отдела перевозок аэропорта. Переводчики Ю. Главацкая и В. Гаева, дежурная по встрече А. Пекина, перронные механизаторы В. Пермьяков, М. Зайцев и Г. Береснев, носильщик В. Порозов — обслуживали прибывших дорогих гостей, испытывая большую радость и волнение.

безоблачное небо. Экипаж корабля остался доволен подготовкой материальной части. И это неспроста. Предполетная подготовка была произведена лучшими специалистами ЛЭРМ — авиатехниками Р. Шакировым, А. Тянутовым, Л. Галушко, Ю. Домниным, уборщицами О. Горбачевой и З. Воробьевой.

Как и при встрече, полет самолета в зоне Свердловска отлично обеспечили многочисленные работники служб движения, связи, и других коллективов. На лицах многих, с кем нам пришлось встретиться, мы читали: прилетай к нам еще, дорогой Фидель, встретим по-братски!



Фидель Кастро прощается с уральцами.

Короткий митинг в Кольцовском аэропорту закончен. Кортёж машин устремляется в город. А здесь, на летном поле, продолжается обычная будничная работа. Один за другим стартуют в небо крылатые корабли, и авиаработники успешно обслуживают каждый рейс, встречают на старте новые самолеты...

После двухдневного пребывания в столице Урала, Фиделя Кастро и сопровождающих его лиц свердловчане проводили в Ленинград. Крылатый реактивный гигант Ту-104 стартовал в утреннее

Вскоре Ту-104 растаял в ослепительной утренней синеве. На борту корабля сидел почетный гость свердловчан, унося в своем сердце добрые солнечные воспоминания о встречах с тружениками Урала.

Е. ЛИПОВИЧ.

## Лепчики штурмуют рекорды

стокилометровому замкнутому маршруту со средней скоростью 264 километра в час. Это наивысшая скорость развитая когда-либо вертолетом такого класса на стокилометровой замкнутой трассе. Официальный мировой рекорд, принадлежавший К. Турвею (США), превышен на 34 километра в час.

Коммунисту Борису Андриановичу Анопову сорок восемь лет. Воспитанник одного из московских аэроклубов, он, работая долгие годы в Аэрофлоте, освоил почти все отечественные гражданские самолеты и вертолеты. Недавно товарищи по работе, сотрудники Государственного научно-исследовательского института ГВФ поздравляли Б. А. Анопова с присвоением почетного звания Героя Социалистического Труда.

## В-2 — РЕКОРДСМЕН

Пять утра. На аэродроме тихо. К бетонированной площадке подходит небольшая группа людей. Они направляются к вертолету В-2. Впереди пилот-испытатель Борис Андрианович Анопов. Сегодня этот опытный авиатор идет в рекордный полет.

5 часов 20 минут. Где-то далеко отсюда на контрольных пунктах уже ждут спортивные комиссары. Борис Анопов пристегивается ремнями в кресле. На борту вертолета также ведущий инженер научно-исследовательского института ГВФ Людмила Бабаджанова.

От винтов! Лопастей, подобно гигантскому вентилятору, срок он преодолел

гонят потоки воздуха. Машина быстро набирает высоту и вскоре тает в небе.

«Биография» вертолета В-2 еще коротка. Его предшественник — широкоизвестный Ми-1 — не раз устанавливал рекорды, а этот еще только становится в шерегну «авиаспортсменов». Внешним видом и размерами он почти не отличается от Ми-1, но грузоподъемность его в два с лишним раза больше. На смену поршневого мотору пришел компактный, легкий и главное — более мощный газотурбинный двигатель.

...Проходит немного времени, и В-2 снова над нами. В короткий срок он преодолел

замкнутую стокилометровую трассу. Техники снимают с барографа пломбы. Расшифровка графиков, вычерченных этим прибором, показывает, что первый контрольный пункт вертолет прошел на высоте 300 метров, а над последним зафиксирован в 350 метрах от земли. Значит, главное условие для регистрации рекорда выдержано: В-2 финишировал на большей высоте, чем стартовал.

Поступают донесения от спортивных комиссаров. Они сообщают время полета по трассе и то, что вертолет точно выдержал маршрут. Теперь можно подсчитать скорость! По предварительным данным, вертолет В-2 пролетел по



№ 38 (1247).  
СУББОТА,  
18 МАЯ  
1963 г.  
Год издания  
XXI

ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА УРАЛЬСКОГО  
ТЕРРИТОРИАЛЬНОГО УПРАВЛЕНИЯ ОРДЕНА ЛЕНИНА  
ГРАЖДАНСКОГО ВОЗДУШНОГО ФЛОТА И ТЕРКОМА  
ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

## Главное — взаимодействие в работе

Статья «О долге, чести и личном благополучии», опубликованная в «Авиаторе Урала» за 27 марта, вызвала живой отклик читателей. Достаточно сказать, что редакция получила около двадцати откликов на нее.

Многие из читателей поддерживают автора статьи тов. Коробцова в его стремлении улучшить взаимодействие служб, хотя есть и такие товарищи, которые считают выступление тов. Коробцова несвоевременным и несостоятельным. К сожалению, эти товарищи увидели в статье «О долге, чести и личном благополучии» только одну сторону: предложение изменить существующий график работы смен в аэропорту. Между тем суть вопроса, поднятого товарищем Коробцовым, заключается не в этом. Автор статьи выступает за то, чтобы максимально улучшить сработанность смен, людей, служб. Улучшение взаимодействия служб, — говорит он, — повысит оперативность в работе, обеспечит высокую регулярность и безопасность движения самолетов.

Главное управление и УрТУ ГВФ неоднократно ставили и ставят перед производственными подразделениями вопросы улучшения взаимодействия, считая это одним из основных условий повышения производительности труда. Для этого во всех аэропортах разработан и введен специальный табель обязательной информации между службами. Но, к сожалению, все эти хорошие начинания не всегда дают нужные результаты.

Случайно ли тов. Коробцов поднял эти вопросы на страницах газеты? Нет, не случайно. В Челябинском подразделении имеется много недостатков, которые зиждятся на плохом взаимодействии служб аэропорта. Взять хотя бы для примера статью начальника Челябинского аэропорта А. Исаева, опубликованную в «Авиаторе Урала» 15 мая. Автор приводит в ней немало примеров, когда разобщенность в действиях некоторых служб приводила к браку в работе.

Вот почему для того, чтобы устранить несогласованность действий, тов. Коробцов выступает за пересмотр графика работы. Он предлагает, чтобы основные службы Челябинского аэропорта — отдел перевозок, ИАС, автогараж, АМСГ, движения и связи работали по еди-

ному графику. Правильно ли это? Да, совершенно правильно. Это позволит улучшить взаимодействие людей в процессе производства, повысит оперативность в работе.

Интересно, что выступая за график, предложенный тов. Коробцовым, и, наоборот, отстаивая «ДУН», никто из читателей дискуссии на страницах газеты не предложил новый график, который бы удовлетворял всех. Между тем по графику «ДУН» может работать только ограниченное количество работников аэропорта, так как он предусматривает отдых в специально выделяемых помещениях.

Если график «ДУН» хорош для работников службы движения, то почему он должен быть плохим для работников отдела перевозок, ИАС, гаража и т. д. Ведь работники этих служб тоже вправе требовать подобный график. Между тем в подразделении нет возможности обеспечить отдых между сменами столь большому количеству работников. Поэтому командование изыскивать такой график, который бы обеспечил равномерную работу смен без ущерба для дела и отдыха трудящихся. Что характерно: большинство авторов писем в редакцию вообще умалчивают о том, как будут работать другие службы. Это еще раз подтверждает то, что они упустили из виду главный вопрос — вопрос улучшения взаимодействия служб.

Вот почему график, предложенный тов. Коробцовым, предусматривающий единую смену в основных службах, наиболее полно удовлетворяет интересы производства. Конечно, тов. Коробцов неправ, когда слишком резко говорит о работе некоторых диспетчеров. Но неправы и те товарищи, которые свели большой и важный вопрос, поднятый в статье «О долге, чести и личном благополучии», к личной обиде.

Перед работниками Челябинского подразделения стоят большие задачи по выполнению производственного плана и обеспечению безопасности полетов. Чтобы справиться с ними, надо трудиться оперативно, наладить четкое взаимодействие между основными службами, и добиваться работы по единому графику.

Н. КУДРЯШОВ,  
начальник службы  
движения УрТУ ГВФ.

## ВСТАЛИ В РЯДЫ МАЯКОВ

На специальном стенде службы связи Кольцовского аэропорта появились новые коллективы коммунистического труда. В ряды «маяков» по праву встали коллективы радиобюро, возглавляемого О. С. Полушмаковдй, и радиодцентра, которым руководит А. А. Ивашов.

Почетного звания за отличные успехи в труде удостоились также объекты, где инженерами А. А. Курочкина и Я. П. Тельминов.

Свои производственные достижения связисты аэропорта приумножают изо дня в день, готовя достойную встречу Пленуму ЦК КПСС.

# Задание выполнено на ОТЛИЧНО

Строительство Качканарского горнообогатительного комбината в нашей области является одной из наиболее крупных строек семилетки. Уже возведены огромные корпуса цехов, строятся десятки многоэтажных домов в живописной долине, расположенной вблизи уральской речки Выя.

Вся эта долина и прилегающие к ней горы, в том числе гора Качканар, покрыты дремучими лесами. Для того чтобы освоить и обжить этот район, необходимо было обработать лесные массивы ядохимикатами против энцефалитного клеща. Эта ответственная работа в нынешнем году была поручена двум экипажам вертолетов Ми-1 Уктусского летного коллектива.

Специально оборудованные для выполнения авиационных работ вертолеты умело пилотировали командир летного коллектива А. А. Бордюгов и пилоты К. Ухов и Н. Трофимов.

Подготовку вертолетов к полетам и организацию работы загрузочных бригад обеспечивали авиационные техники С. М. Терентьев и С. М. Толкачев.

Таким образом, небольшой коллектив авиарботников совместно с двумя бригадами загрузчиков в течение 12 дней обработали 4332 гектара леса и тем самым обеспечили расширение фронта строительства и работ по освоению природных богатств Качканара.

Работа была организована в две смены. Максимально использовались утренние и вечерние часы, наиболее благоприятные для выполнения авиационных работ.

Как известно, большая, решающая роль в успешном проведении авиационных работ отводится организации работы загрузочных бригад. На этот раз загрузчики работали на редкость четко и слаженно. Успешное выполнение задания стало возможным благодаря хорошему организаторским способностям молодого командира звена А. А. Бордюгова и большому практическому опыту вертолетчиков К. И. Ухова и Н. А. Трофимова.

**Л. ЗИМИН,**  
инженер по технике безопасности УрТУ ГВФ.

## Оборотень

Петри Петровичу

— Иван Иванович лиходей,  
Развратничает,

Жену изводит, бьет детей,  
И на работу он частенько  
Приходит, братец,

Эх, не мешало б хорошенько  
Тряхнуть его через мостком!  
Проходит час...

— Иван Иванович,

Ты слышал новость,

дорогой,



Что Петр Петрович,

Словно паныч,  
Себя ведет в семье с женой.  
Поддай ему и то, и это,  
А что не так —

так сапогом...

Садист и только.

Вот к ответу  
Призвать его б через мостком!

А ШУБИН,  
инженер-экономист  
УрТУ ГВФ.

## Мысли Женя, предложения ЗАМЕЧАНИЯ

# Это наш долг,

## КОМСОМОЛЬЦЫ!

С КАЖДЫМ днем увеличивается поток пассажиров. Для работников Аэрофлота наступила горячая пора — весенне-летняя навигация. Дело их чести встретить и обслужить пассажиров так, чтобы они остались довольны. Каждый из авиарботников должен постоянно помнить, что пассажир самый желанный гость Аэрофлота.

Большую помощь в деле обслуживания пассажиров должны оказывать комсомольцы. В нашем управлении созданы комсомольские штабы по обслуживанию пассажиров, которые ведут интересную и разнообразную работу.

Сегодня мы предоставляем слово члену штаба по культурному обслуживанию пассажиров Вере Хазановской. Редакция, как и автор статьи, надеется, что комсомольцы из других подразделений откликнутся на призыв челябинцев, поделаются своими мыслями о том, как они организуют работу по обслуживанию пассажиров.

РАСШИРИЛИСЬ в этом году воздушные ворота Челябинска. Наряду с поршневыми самолетами в столице Южного Урала приземляются гиганты Ил-18. В связи с этим увеличился поток пассажиров, пользующихся услугами Аэрофлота. Более напряженным и ответственным стал труд авиарботников.

В Челябинском аэропорту работает немало комсомольцев. Многие из них по праву снискали уважение старших товарищей как отличные производственники.

А почему бы нам не взять под контроль культуру обслуживания пассажиров? —

решили однажды молодые авиарботники. Так был организован комсомольский штаб по культуре обслуживания пассажиров.

Сделано нами еще немного, однако планы на будущее большие. Девушки из санчасти, например, решили навести санитарный порядок в автобусах, которые курсируют между аэропортом и городом. С душой относятся к своим общественным обязанностям медработники Хусайнова и Половникова.

Стремясь как можно лучше обслужить пассажиров, наши комсомольцы не считают себя свободными. Работниц отдела перевозок Хальзову, Козлову,

Козулину, Блинову и других часто можно увидеть в аэропорту в свободное от работы время: Вместо того чтобы отдыхать, они помогают в часы наибольшего наплыва пассажиров своим товарищам по работе.

Ревностно следят члены комсомольского штаба за санитарным состоянием самолетов и пассажирских помещений. Мы часто проводим рейды по проверке работы служб, связанных с обслуживанием пассажиров.

В будущем мы надеемся побывать на всех точках местных воздушных линий с тем, что проверить, как обслуживаются пассажиры на периферии. Особенно активно ведут общественную работу Т. Жеребятёва, М. Дубгак, Г. Половникова, В. Штирц.

Конечно, встречаемся мы в своей работе и с большими трудностями. Работа штаба — дело для нас новое и мы надеемся, что комсомольцы из других подразделений расскажут на страницах «Авиатора Урала» о том, как они организуют работу по обслуживанию пассажиров.

**В. ХАЗАНОВСКАЯ.**

## Острые сигналы

### РЕЙС ЗАДЕРЖИВАЕТСЯ

15 мая в аэропорту Кольцово можно было наблюдать таную картину: два десятка пассажиров металась по вестибюлю в поисках гардеробчика ресторана. По радио объявили о посадке на самолет, вылетающий 917 рейсом, пассажиры, пообедавшие в ресторане, поспешили за своими вещами, оставленными в гардеробе, но дверь оказалась закрытой на замок. Более часа продолжались поиски гардеробчика, в результате 917 рейс был задержан почти на полчаса.

ПО СТРАНИЦАМ СТЕННОЙ ПЕЧАТИ.

### «Движенец» рассказывает

Четвертый номер «Движенца» — стенной газеты службы движения Кольцовского аэропорта — вышел накануне Дня Победы. Поэтому передовая статья, подписанная М. Т. Севиловым, рассказывает читателям об успехах в мирном труде ряда движенцев, бывших фронтовиков и ветеранов армии. Автор статьи в числе лучших авиарботников упоминает имена тт. Исакова, Кривошеина, Феклистова, Авдеева и многих других.

### Полет в космос

15 мая в 16 часов 04 минуты по московскому времени с мыса Канаверал был запущен американский космический корабль «Фейт-7» с космонавтом майором ВВС США Гордоном Купером на борту.

Через 5 минут после старта космический корабль с американским космонавтом вышел на орбиту. Космонавт сообщил, что аппаратура корабля работает нормально.

«Равняйтесь на лучших» — назвал свою заметку начальник ГРДП В. М. Мартюшев. В ней рассказывается о трудовых достижениях авиарботников тт. Юрьева, Лепехина, Гингста и других; об особенностях работы в летный период.

Корреспонденция тов. Берсенева «Шире дорогу распродложениям» рассказывает о делах отдельных рационализаторов, содержит критику в адрес некоторых товарищей, связанных с разбором этих предложений. В другой заметке, подписанной А. Ершовым и озаглавленной «Для безопасности полетов», предлагается больше внимания в повседневной деятельности обращать на систематическое изучение трасс полета и облета их.

Номер вышел. Заслуга коллегии в том, что свою работу она строит оперативно и плодотворно. Но стоит заметить и о недостатках. Газета слабо привлекает рабкоровский актив, в разных номерах появляются одни и те же имена. Редакция следует учесть эти недостатки и сделать газету более массовой.

## Патрули уходят в небо

Зеленое море лесов окружает уральские города. Лес — наше богатство. Самый страшный враг леса — пожар. Как лучше уберечь зеленого друга от огня, защитить его от бедствия — эту задачу призваны решать авиаторы лесопатрульной авиации Уктусского подразделения и работники Уральской авиабазы охраны лесов. В разных уголках трудятся на патрульных работах экипажи нашего подразделения...

Сегодня обычный патрульный полет. Под крылом самолета простерлось зеленое море тайги. Вдруг вдаль показался дым. Пилот направляет самолет к месту обнаруженного очага пожара. Огромные языки пламени охватили лесной массив. Нужны срочные меры для тушения огня. Принимается решение произвести выброску десанта...

Экипаж внимательно осматривает землю и подбирает место для приземления парашютистов. Правда, быстро сделать это удастся не всегда. Сложность заключается в том, что вокруг таежные дебри. Выброска парашютистов зачастую производится на ограниченных площадках, а иногда и просто на лес.

Все это требует от экипажа особенной слаженности в работе, а от парашютистов — большой выучки и мастерства... Наконец, площадка подобрана. Произведен расчет. Самолет приближается к пункту сброса парашютистов.

Внешне летчики спокойны, только руки крепче сжимают штурвал. Парашютисты готовы к прыжку. Звучит команда: — Пошел! — и черной молнией мелькнул десантник за бортом самолета, растворился в бездне небес...

Расчет оказался точным. Все парашютисты приземлились точно на выбранное место. Теперь экипаж уверен в успешной ликвидации очага пожара. Самолет следует дальше по патрульному маршруту...

Отлично трудятся на патрулировании экипажи, возглавляемые тт. Ладейщиковым, Синициным, Зуевым, Белоносковым, Шербаковым и

многими другими. Крылатые патрули зорко бегут «зеленого друга» от огня. **А. СТИХИН,**  
пилот самолета Як-12,  
**Л. ХАПТЫНСКИЙ,**  
летчик-наблюдатель.



СКВОРЦЫ ПРИЛЕТЕЛИ.