



Отличными трудовыми успехами встречает 46-ю годовщину Октября экипаж воздушного корабля Ил-18 Свердловского объединенного подразделения, где командиром пилот 1 класса К. Третьяков.

На снимке: коммунисты бортмеханик Л. Саломатов, второй пилот А. Арапов и командир корабля К. Третьяков.

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

Авиатор Урала

№ 84 (1295).
СУББОТА,
2 НОЯБРЯ
1963 г.
Год издания
XXI

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

В Магнитогорском аэропорту

46-й годовщине Октября —
достоиную встречу!

С ВЫСОКИМ КАЧЕСТВОМ

Связисты Челябинского подразделения неплохо потрудились минувшим летом. В августе коллектив связи занял второе место. Почти завершена весь объем профилактических работ.

Успешно начались занятия технического состава. Их ведет начальник узла связи С. Б. Хазановский, инженер группы свето-технических средств Л. И. Мурыгин и начальник узла радионавигации В. А. Сальмин.

Однако у нас далеко не все гладко. Ввод приводной радиостанции находится под срывом. Зимой трудоемкие работы по рытью траншей и строительству здания в суровых горных условиях сделать не так легко. Но это почему-то не беспокоит начальника отдела наземных сооружений тов. Воронкова. А время торопит — зима на пороге!

На полугодовых профилактических осмотрах и ремонте была занята большая группа наших связистов. Особенно следует отметить труд ветеранов — электромонтера группы свето-технических средств И. К. Олейника и инженера Л. И. Мурыгина.

К октябрю связисты взяли слово — обеспечить действие всех объектов с высоким качеством. Надо полагать, слова их не разойдутся с делом.

А. ФЕДОРОВ,
начальник службы связи Челябинского подразделения.

САМОЛЕТЫ НАД ПОЛЯМИ

На полях Ставропольского края началась подкормка озимых культур. Активное участие в рассеивании минеральных удобрений на пашнях принимают уральские авиаторы.

Сводное авиазвено Уральского управления ГВФ под командованием Михаила Сальмановича вылетело на Северный Кавказ, в район Пятигорска. В со-

ставе летного коллектива — опытные летчики командиры самолетов Ан-2 Уктусского аэропорта Борис Плотников, Дмитрий Мухачев, Владимир Морозов и другие авиаторы.

На помощь труженикам полей вылетело десять экипажей самолетов Ан-2. Пилотам-уральцам предстоит рассеять удобрения на 70 000 гектарах.

Связь действует надежно

Связисты Магнитогорского аэропорта завершили подготовку к осенне-зимней навигации. Большой объем профилактических работ выполнили комсомольцы Х. Ахметзянов, радиотехник первого класса, Е. Макагонова, радиотехник второго класса.

С сентября начались занятия с техническим составом службы по подготовке к работе в зимний период.

Хочется отметить наших передовых авиарботников. Большим авторитетом в коллективе пользуются ветераны Аэрофлота Фанна Ивановна Пушкарева, радиооператор второго класса, и Александра Матвеевна Дырей, радиооператор первого класса. Они показывают достойный пример молодым связистам.

Сейчас работники службы связи взяли повышенные обязательства в честь 46-й годовщины Великого Октября.

В. ПРОНИНА,
секретарь комитета ВЛКСМ
Магнитогорского аэропорта.

ПРЕЖДЕ ВСЕГО — РЕГУЛЯРНОСТЬ

Движенцы Магнитогорского аэропорта неплохо справились со своими обязанностями в летний период. В этом заслуга наших передовых работников диспетчеров А. А. Григорьева, Л. И. Кондратьева, В. С. Сысоева, В. А. Адищева и других. Как известно, наша служба носит почетное звание коммунистической. Однако, как видно по результатам работы за последнее время, дела обстоят у нас не блестяще.

Так, в августе мы имели четыре возврата самолетов — два по вине

синоптиков, один по вине перевозчиков и один из-за несвоевременной подготовки материальной части работниками ИАС. В сентябре нарушения графика движения повторились. Самолеты рейсов 309 и 262 оказались неисправными. В результате — задержки: первого на час с лишним, второго — почти на три часа! Этого нам нельзя простить! Похвально, конечно, то, что после подобных случаев мы своевременно проводим разборы. Но уж лучше совсем не иметь задержек.

А. ЛЫМАРЬ,
дежурный штурман
Магнитогорского
аэропорта.

ОНИ ДЕЛАЮТ ПОГОДУ...

В службе АМСГ Магнитогорского аэропорта — привычная тишина. Синоптики склонились над картами — составляется очередной прогноз. Здесь делают погоду для летчиков. Правда, бывают и курьезы — погода подводит синоптиков. Но это — в исключительных случаях...

В нашем коллективе трудятся опытные работники, ветераны аэропорта — ударники коммунистического труда синоптики А. А. Бабушкина и Н. П. Моеровская, техники-синоптики Р. И. Кириллова и А. Д. Костина. Больших успехов добились старшие техники-синоптики Л. М. Проханкина и В. М. Головина.

По итогам социалистического соревнования наш коллектив занял второе место в первом полугодии. Встав на предоктябрьскую трудовую вахту, метеорологи обязались добиться оправдываемости метеоданных не ниже 92 процентов. Думается, что слово свое мы сохраним.

Л. БАТОВА,
начальник АМСГ
Магнитогорского
аэропорта.

По Аэрофлоту

Жизнь спасена

На леднике Федченко тяжело заболел один из зимовщиков. Больного нужно было срочно доставить в клинику. Это было поручено экипажу вертолета Ми-4. В трудный рейс вместе с летчиками отправились кандидат медицинских наук Самук Ахмедов и медицинская сестра Алла Дырда.

Сначала вертолет сел в горах на высоте 2 800 метров.

Одолев 27 километров по кромке ледника, врач достиг того места, где находился больной, оказал ему первую помощь. Однако состояние больного оставалось тяжелым и везти его на санях, да еще по горным тропам, было опасно.

Тогда экипаж вертолета снял со своей машины все, без чего можно обойтись в воздухе и, облегчив ее до предела, совершил «прыжок» на ледную ступень, расположенную на высоте 3 500 метров.

Через несколько часов вертолет приземлился в Ташкентском аэропорту. «Воздушный рейс».

БЕЗОПАСНОСТЬ — ПРЕВЫШЕ ВСЕГО

как он обязан выполнять такую работу, которая даст наибольшую отдачу, чтобы хоть в малой степени снизить причиненный ущерб.

Члены партбюро не ограничились разбором действий Бекетова, которые привели к поломке. Выступавшие подчеркивали, что имелись все возможности для предотвращения поломки.

Члены партбюро единодушно высказались за то, что тов. Бекетову необходимо пересмотреть свое отношение к делу. Беда вся в том, что и раньше за ним наблюдались склонности к самонадеянным решениям. Так однажды он пытался совершить посадку в аэропорту Чормоз, несмотря на неблагоприятные метеословия. Выговор, полученный Бекетовым, это не только партийное взыскание, но и сигнал, не прислушаться к которому коммунист не имеет права.

В. СИБИРЕВ.

Партийная ЖИЗНЬ

БЕКЕТОВ ДЕРЖИТ ОТВЕТ...

В КАБИНЕТЕ заместителя командира Пермского подразделения по политчасти собрались члены партийного бюро. Здесь же находится и бывший командир самолета Ан-2 коммунист тов. Бекетов. Бекетов заметно нервничает. Конечно, понять его можно, но простить и оставить проступок безнаказанно нельзя. В чем же провинился молодой летчик?

Находясь в аэропорту Кудымкар, Бекетов, вопреки правилам и наставлениям, попытался, не взвизывая на сильный ветер, произвести заруливание на стоянку. В результате проявленной самонадеянности и зазнайства Бекетов с рулением не справился, самолет скапотировал, поломал винт и плоскости. Таким образом самолет на длительное время выведен из строя. Случай, надо прямо признать, безобразный. Командир подразделения отстранил

Бекетова от полетов, и в настоящее время он работает в аэродромной бригаде, в которую переведен на 3 месяца.

Казалось бы, коммунист Бекетов, осознавая всю тяжесть причиненного подразделениям ущерба, должен «казниться» и считать, что к нему командование подошло довольно мягко, оставляя за ним реальную возможность вернуться на летную работу.

Однако не таков оказался нрав у Бекетова, который, кстати, боролся за звание ударника коммунистического труда и его портрет постоянно находился на Доске почета. Бекетов, оказываясь, считает себя обиженным. Он высказался на заседании партийного бюро в таком духе, что не только Бекетов, но и его семья — в результате

перевода на нижеоплачиваемую работу испытывает неудобства.

А как бы вы думали, тов. Бекетов?

Совершенно справедливо секретарь партбюро тов. Азанов, член бюро тов. Валитов, командир подразделения тов. Карнаух и другие рекомендовали ему подсчитать с карандашом в руке тот ущерб, который нанесен государству.

Достаточно напомнить, что один ремонт самолета обойдется в круглую сумму 10 тысяч рублей. А сколько государство потеряет на вынужденном простое самолета на ремонте?

Бекетов, видите ли, считает для себя унизительным работать в течение 3 месяцев на заправке самолетов, в то время

НИИИМ отвечают

ВОЗМОЖНОСТЬ ТАКАЯ ЕСТЬ

В редакцию газеты «Авиатор Урала» обратился начальник Пермского горгагента ГВФ М. С. Гройсберг. Вот что он писал: в условиях работы горгагента, где количество билетных кассиров сокращено до минимума, трудно наладить обслуживание пассажиров, учитывая, что их проходит в год до 300.000 человек. Штатное расписание не позволяет нам ор-

ганизовать продажу билетов на железнодорожном вокзале, в гостинице, а также в городах Лысьве, Краснокамске, Чусовом и т. д.

Редакция обратилась за разъяснениями к начальнику планового отдела Уральского территориального управления ГВФ В. М. Перелелкину. Ниже мы публикуем его ответ:

Для продажи авиабилетов в кассах железнодорожного вокзала гор. Перми, а также в крупных городах области — Лысьве, Березниках и других — могут быть приняты кассиры с оплатой $\frac{1}{5}$ или $\frac{1}{4}$ должностного оклада кассира в зависимости от количества проданных билетов. Должность кассиров МВЛ предусмотрена в штатах службы перевозок в количестве 7 единиц.

« РАССУДИТЕ НАС, ЛЮДИ... »

В клубе по-праздничному оживленно. Двери агитпункта открыты для всех. Сюда идут люди разных возрастов, разных профессий...

Еще бы! Ведь речь пойдет о счастье, о смысле жизни, о трудовых подвигах, о воспитании. Эти вопросы волнуют всех, особенно нас, юношей и девушек, волнуют родителей, педагогов, воспитателей. Одни и те же стоят перед ними вопросы: как жить, к чему стремиться, каким должен быть наш современник?

Потому большой интерес представляет для нас новый роман А. Андреева «Рассудите нас, люди», в котором автор рассказывает о нашей молодежи, о тех юношах и девушках, которых мы ежедневно видим в парках, в кино, на улицах и площадях. Они работают на стройках, учатся в институтах.

Автор стремится показать богатый и сложный мир чувств нашего молодого современника, судьбы молодых людей.

В романе мы видим себя, нашу жизнь, наши взгляды, наши суждения. Мы вместе с героями действуем, переживаем. Перед нами стоят те же вопросы, те же идеалы...

Читательскую конференцию по роману «Рассудите нас, люди» подготовили и организовали работники библиотеки клуба аэропорта Кольцово — зав. библиотекой З. А. Нахшунова, библиотекарь Н. К. Филиппова и активисты клубной жизни — читатели библиотеки Валентин Болдырев, пенсионерка-общественница тов. Палкина, зав. детским сектором клуба тов. Таминдарова и другие.

Автор романа выносит на обсуждение людей судьбы своих героев. Само заглавие романа «Рассудите нас, люди» гово-

рит об этом. И люди горячо спорят и обсуждают, говорят о счастье, о жизни, о смысле жизни.

Конференция ставила своей целью вынести на суд читателя самые сложные вопросы нашей жизни — вопросы коммунистического воспитания нашего молодого поколения, вопросы личного счастья, ставила своей задачей раскрыть образы нашей молодежи, нашего молодого современника.

Конференция прошла оживленно и интересно. Конечно, хотелось ожидать большего. Она была бы интереснее, если бы было больше спорящих, если бы работники библиотек могли привлечь и организовать коллективные читки романа на предприятиях и службах, в школах и общежитиях. А получилось так, что многие, придя на конференцию, не читали этот роман, поэтому им трудно было следить за мыслью выступающих, трудно было самим принять участие в споре. Очень слабо участвовала в конференции молодежь из общежитий. Более активное участие в конференции следовало бы принять секретарю комсомольской организации Виктору Сергееву и членам комитета комсомола.

Не приняли участия в конференции и партийные руководители, присутствие которых было бы полезным. Обидно, что и председатель правления клуба Шебеко К. В. также не проявил интереса к конференции.

Успех того или иного мероприятия — в массовости. А массовости как раз и не хватало. Хочется думать и верить, что все недостатки этой конференции будут учтены как работниками клуба, так и комсомольским и партийным активом.

Г. МУГАЙСКАЯ.

АВАРИЯ ПО... ГРАФИКУ

За несколько часов до старта ведущий летчик-испытатель Виктор Козлов приглашает меня посмотреть, с чего начнется сегодняшний полет. А начинается он, как и любой другой, с «канцелярии». Заполняются полетные листы, укладываются карты, на отдельном листке пилотам вручают прогноз погоды.

...Распластав крылья, серебристый Ту-104 замер на старте. И вот задрожала земля. Взревев двигателями, самолет начал разбег. Я представил лицо Виктора там, в кабине. Конечно, сейчас оно сосредоточено. Ведь его экипаж идет на опасное, полное риска и неожиданностей задание. Полет выполняется, «как будто с пассажирами». Но вместо пассажиров пятьдесят мешков с песком. 76 тонн — таков теперь вес воздушного гиганта.

Грохочут турбины. Вот летчик уловил момент и легко, словно пушинку, оторвал самолет от бетонной полосы... Вот сейчас стальная птица приподнимет «нос», нацелится в небо и пойдет в резкий набор вы-

соты. Привычная, знакомая всем нам картина. И вдруг... Самолет качнулся. Его двигатели словно осеклись, скорость резко упала.

Рядом со мной начальник летно-испытательной станции Сергей Михайлович Алексеев. Он до крови закусил губу, шепчет:

— Еще немножко, Витя... Пошел, пошел...

Потом обернулся ко мне: — На взлете отказал первый двигатель. Еще вчера это считалось очень опасным...

Я посмотрел на часы. Шла двадцать пятая секунда взлета. Самолет набирал высоту на одном-единственном двигателе. Авария по заказу! В момент отрыва от земли Виктор Козлов выключил один из двигателей. Опасный, но очень нужный эксперимент. Испытатели открыли в нашем чудесном воздушном лайнере новые возможности. Чтобы проверить их, они взяли самую обычную машину — ту, что еще вчера совершала обычные рейсы. Испытаниям предшествовали месяцы теоретических расчетов, сотни

графиков, схем, диаграмм... Десятки часов упражнений на тренажерах, когда каждое движение отработывается до автоматизма.

Из динамиков раздается спокойный голос Виктора:

— На борту порядок, высоту набрали. Включаю второй двигатель... Иду на посадку.

Посадка. К самолету спешат масло- и керосиновозы, техники, инженеры. Из брандспойтов быстро остужают нагретые при пробеге тормозные барабаны. Руководитель работами старший инженер Алексей Васильевич Ильин. Полчаса — и снова в небо.

Для чего же снова и снова отправляется летчик-испытатель Виктор Козлов в опасный, рискованный полет? Что практически полезного могут дать испытатели своим собратьям по штурвалу на обычных рейсовых самолетах?

Многое. Ведь теперь ясно, что в случае неожиданного отказа двигателя в момент разгона и отрыва самолет не обязательно «сжечь», рискуя «выскочить»

Репортаж с испытательного аэродрома

за пределы полосы. Можно, оказывается, набирать высоту на одном двигателе. Запечатлеть машину А. Н. Туполева открыла испытатель еще один свой «неучтенный» секрет. Выражаясь техническим языком, расширен эксплуатационный диапазон самолета, раздвинута «граница безопасности».

А. ТИТОВ.

«Комсомольская правда».

Революционер-изобретатель

31 октября исполнилось 110 лет со дня рождения Н. И. Кибальчича, выдающегося русского революционера, казненного царским правительством в 1881 году за участие в покушении на царя. Однако не только участие в революционном движении про-



славил имя Кибальчича. Он известен нам и как талантливый изобретатель. Н. И. Кибальчич изобрел реактивный летательный аппарат, опередив на многие десятилетия техническую мысль того времени. Память о талантливом изобретателе-революционере свято хранят советские люди, покорители звездных просторов.

ВЫПИСЫВАЙТЕ И ЧИТАЙТЕ

Ежемесячный журнал главного управления ГВФ при Совете Министров СССР



ЖУРНАЛ широко освещает жизнь и деятельность подразделений Аэрофлота, патристическую борьбу авиаработников за осуществление Программы КПСС, создание в стране материально-технической базы коммунизма, успешное выполнение задач семилетнего плана. На его страницах пропагандируется опыт передовых транспортных подразделений и авиации специального применения, магистральных и местных аэропортов, ЛЭРМ, авиаремонтных предприятий, учебных заведений ГВФ, ударников и коллективов коммунистического труда, лучших летчиков, штурманов, инженеров, техников, специалистов служб движения исва-

зи, отделов перевозки и обслуживания пассажиров.

В журнале публикуются популярные материалы о развитии Аэрофлота, достижениях и перспективах советской космонавтики, успехах отечественной и зарубежной авиационной науки и техники.

В журнале систематически печатаются очерки, рассказы, документальные повести, стихи и корреспонденции о трудовых подвигах советских авиаработников, заметки и справки по истории развития авиации СССР, советскому и зарубежному авиационному спорту.

Журнал богато иллюстрируется, выпускается со сменными цветными обложками.

Подписка принимается во всех отделениях связи и общественных учреждениях по подписке в подразделениях и аэропортах.

Цена одного номера журнала — 30 копеек, стоимость подписки на год — 3 рубля 60 копеек, на полгода — 1 рубль 80 копеек.

Товарищи авиаторы! Выписывайте и читайте свой журнал «Гражданская авиация».

Продолжается подписка на газету «Авиатор Урала».

Подписка принимается во всех подразделениях заместителями командиров по политчасти и секретарями партийных организаций.

Газета выходит 8 раз в месяц.

ВЕРНЫЙ ДРУГ РАБКОРА

Производится подписка на ежемесячный журнал «Рабоче-крестьянский корреспондент».

Этот журнал издается редакцией газеты «Правда» как практическое пособие для рабочих и сельских корреспондентов, редакторов и членов редколлегии стеновых и многотиражных газет, для общественного актива печати. В журнале обобщается опыт рабселькорского движения, освещаются его задачи, печатаются обзоры нисовой печати, консультации редколлегии стеногазет, работникам мно-

готиражных газет, даются ответы на вопросы активистов печати.

Читатель найдет в журнале советы по литературному делу: как и о чем писать в газете, как собирать и обрабатывать материал. В журнале освещается деятельность литературных объединений, публикуются очерки, фельетоны, стихи.

Со страниц журнала с рабселькорами беседуют партийные, государственные и профсоюзные деятели. В воспоминаниях старых коммунистов и ветеранов рабселькорского движения передаются традиции и опыт советской печати.

Журнал помогает партийным организациям в руководстве рабселькорами и нисовой печатью.

Подписная цена на журнал на год 1 руб. 20 коп., на 6 месяцев — 60 коп., на 3 месяца — 30 коп.

Редактор Р. ЛАПИКОВ.

НС 16730 Заказ № 6516

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



Цена подписки на год — 96 копеек.

Авиаремонтники Урала! Подписывайтесь на свою газету!