

5 ДЕКАБРЯ ДЕНЬ КОНСТИТУЦИИ



Праздник миллионов

День Советской Конституции наша Родина отмечает в обстановке успешного завершения плановых заданий шестого года семилетки. Развернутое коммунистическое строительство в СССР гармонично сочетается с дальнейшим развитием советской демократии. Принятая на XXII съезде КПСС Программа партии констатирует тот факт, что наше государство на современном этапе из государства диктатуры рабочего класса выросло в государство общенародное.

Великая роль в развитии советской демократии принадлежала и принадлежит Конституции СССР — Основному закону, в котором закреплены завоевания народа в борьбе за построение нового общества.

Мир, труд, равенство и счастье народов — вот что определяет в настоящее время существо общественного и государственного устройства СССР.

Гарантированные государством права граждан на труд, образование, на социальное обеспечение создали материальные условия для постепенного перехода от социализма к коммунизму, воспитали поколение советских людей, стремящихся жить и работать по-коммунистически.

Встречая День Советской Конституции, авиаработники Уральского управления гражданской авиации стремятся успешно завершить выполнение годового плана авиаперевозок пассажиров, груза и почты.

ТРУДОВЫЕ ПОДАРКИ

По предварительным данным, многие подразделения успешно выполнили производственный план за 11 месяцев по важнейшим показателям. Так, челябинские авиаработники, где командиром подразделения тов. Осипов, превысили одиннадцатимесячный план по участковому тонно-километражу почти на 2000 тонно-километров, значительно превышены и другие основные показатели. Хороши результаты работы за это же время в Тюменской авиагруппе (командир тов. Лужецкий). Здесь также план завершён по всем показателям с перевыполнением.

В результате добросовестной работы коллективов подразделений план по важнейшему показателю — участковому тонно-километражу — выполнен по Уральскому управлению в целом за 11 месяцев более чем на 100 процентов, перевыполнен также план по приведенным часам и авиационно-химическим работам.



№ 91 (1397).
СРЕДА,
2 ДЕКАБРЯ
1964 г.
Год издания
XXII

ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

СОБРАЛИСЬ АКТИВИСТЫ

Вчера в 9 часов утра открылся комсомольский актив Уральского управления гражданской авиации. С докладом «Об усилении внутрисоюзной работы, развитии инициативы и боевитости комсомольских организаций управления» выступил помощник начальника политотдела УрУ ГА по комсомолу Н. Петров.

2 и 3 декабря состоится семинар секретарей комсомольских организаций и начальников комсомольских штабов. Перед участниками семинара выступают инструктор политуправления МГА по комсомольской работе Е. Кашин, заведующий сектором учета и статистики Свердловского обкома ВЛКСМ М. Алексева, начальник штаба «Комсомольского прожектора» Свердловского подразделения В. Фирсов, инструкторы политотдела УрУ ГА Г. Шутов и И. Красулин, помощник начальника Уральского управления по перевозкам Е. Случкий, инструктор физкультуры Свердловского подразделения М. Горюкова и другие.

ТАК ПОСТУПАЮТ СМЕЛЫЕ

ВЕРТОЛЕТ НАД ОЗЕРОМ

БРАТЯ Денисенковы двенадцатилетний Витя и восьмилетний Саша отравились из села Петровки, что недалеко от Челябинска, путешествовать по льду озера Второе. Лед был слабый и вскоре ребята оказались в беде.

На крик школьников прибежали односельчане. Младшего брата удалось при помощи веревки и досок стащить на берег. А старший, Витя, оказался в 70 метрах от берега, к нему невозможно было подступиться.

Для спасения второго маль-

чика был вызван вертолет. Винтокрылый МИ-1, пилотируемый Аркадием Дюрягиным, срочно вылетел к месту происшествия. На борту, кроме пилота, — авиатехник Марат Шарифжанов.

Авиаторы торопились. Летного времени оставалось всего лишь 12 минут...

Вскоре внизу показалось серо-белое блюдце озера. У берега вертолетчики заметили скопившуюся толпу. «Значит, прилетели к месту», — догадался пилот А. Дюрягин и повел свой МИ-1 на снижение.

Вот машина почти касается льда и через мгновение с помощью веревочной сетки, которую бросил Марат Шарифжанов, школьник поднят на борт.

Вскоре экипаж благополучно приземлился в аэропорту. Мальчика оттерли спиртом, оказали ему первую помощь, а спустя еще несколько минут на «скорой» доставили в больницу.

Сейчас Витя снова ходит в школу и теплым словом благодарности вспоминает о своих крылатых спасителях...

И вот мы беседуем с пилотом МИ-1 Аркадием Петровичем Дюрягиным.

— Да, был такой случай, — с улыбкой говорит он. И из скромности добавляет: — Собственно, спасал-то мальчика Марат, а я только вел вертолет.

Но мы-то уж знаем, что от мастерства летчика, его опыта зависело многое...

С 1955 года трудится в летном коллективе Уктусского аэропорта пилот МИ-1 Аркадий Петрович Дюрягин. Сюда он пришел после окончания Краснокутского летного училища гражданской авиации. Более 2500 часов он «прожил в небе», налетав почти 500 тысяч километров на авиатрассах Урала.

Подать ему и авиатехник вертолета МИ-1 Марат Ибрагимович.

мич Шарифжанов, который пришел в коллектив второго Свердловского подразделения на год позже Аркадия Дюрягина.

Сейчас этот экипаж прикомандирован к Челябинскому подразделению и выполняет там полеты по санитарным заданиям. Причем часто вертолет приземляется прямо в городе — на специальной площадке Челябинского междоузья: чтобы не трясти тяжелобольных на автомашинах.

Вертолетчики заслужили за последнее время десятки благодарностей от спасенных ими людей. А впереди — новые полеты — сложные, спешные, требующие высокого летного мастерства.

Л. ЕФИМОВ.

После того, как выступил «Авиатор Урала»

„Самолет не улетел вовремя...“

Так называлась критическая корреспонденция, опубликованная 28 октября 1964 года в газете «Авиатор Урала».

Командир Свердловского объединенного подразделения П. П. Збыковский в своем ответе сообщил редакции: для обеспечения более четкой работы по обслуживанию пассажиров в подразделении производится дополнительный набор бортпроводников. Кроме того, разработан

и составлен новый план учебы бортпроводников. Каждый случай нарушения в обслуживании пассажиров со стороны бортпроводников обсуждается на разборах. Факты, изложенные в упомянутой корреспонденции, также были изучены с личным составом, в связи с этим усилен контроль за работой бортпроводников со стороны командного состава и политработников.

УСЛОВИЯ РАБОТЫ УЛУЧШИЛИСЬ

В газете «Авиатор Урала» № 71 за 12 сентября 1964 года была опубликована заметка под заголовком «Уважать труд сторожей», в которой техник-строитель хозотдела Кольцовского аэропорта И. Чегодаев сообщил о неудовлетворительных условиях работы ночных сторожей, занятых на охране техсклада ОМТС в Кольцово.

В своем ответе редакции начальник материально-технического отдела А. И. КУРД сообщает:

Автор заметки правильно ставит вопрос о замене сторожей постами ВОХР, однако командир подразделения ВОХР тов. Орлов пока необходимых мер не принял.

Что касается условий, в которых ночные сторожа несут службу, то склад в настоящее время имеет ограждение со всех сторон, ворота ночью закрываются на замок. В распоряжении сторожей имеется отапливаемый домик, в котором сторож в случае надобности может обогреться. Ограждение склада, ремонт и утепление домика проведены силами работников отдела материально-технического снабжения.

СЛОВО СДЕРЖАЛИ

В нынешнем году я впервые участвовал в авиационно-химических работах. Весной, в апреле, перед полетами на поля наш экипаж взял обязательство: обработать не менее 25 тысяч гектаров. Свое слово мы сдержали — обработали с воздуха 27 тысяч га, перевыполнили план.

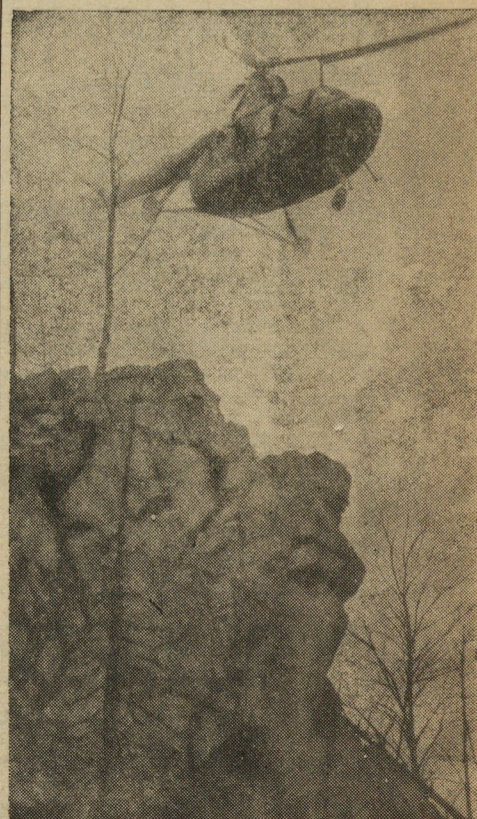
Авиационные работы мы вели в колхозах и совхозах Челябинской и Свердловской областей. Успешно трудились в экипаже второй пилот Юрий Решетников и авиатехник Борис Половников.

К химработам меня оттренировал заместитель командира летного коллектива Геннадий Григорьевич Глушко.

Особенно большой объем работ мы вели в совхозах Челябинской области — Брединском, Боровом, Астафьевском, «Париже». В Брединском, например, из 16 тысяч га половину мы обработали на пшенице, а остальные 8 тысяч — на борьбе с вредителями посевов.

Впереди нас ждут новые задания. Думаю, что нам, «крылатым химикам», по плечу и более сложные задания. Недаром наш экипаж борется за почетное звание коммунистического.

С. ПАВЛОВ,
командир самолета АН-2
Челябинского подразделения.



Вертолет спешит на задание. Фотохуд. В. Теплякова.

КОНЦЕРТ УДАЛСЯ

В нашем клубе значительно оживилась культурно-массовая работа. Дважды в неделю работают хоровой, драматический и акробатический кружки.

Активное участие в самодеятельности принимает начальник радиобюро Л. С. Макаров. В частности, он возглавляет драмколлектив. Недавно под его руководством мы успешно поставили пьесу Синельникова «Кто он?».

Концерт, состоявшийся в канун Октябрьского праздни-

ка, получился очень интересным и содержательным. С большой теплотой приняли зрители самостоятельных солистов Т. Самсонову, А. Рожкову, Б. Грубия, Л. Егорову и других «артистов».

Немалый успех выпал на долю эстрадного оркестра, руководимого В. А. Замурый, и хора, возглавляемого Т. Н. Пронькиной.

Понравились авиарботникам и выступления акробатов под руководством А. Берсенева. Словом, концерт удался на славу.

Думается, что и впредь наш коллектив будет стремиться к тому, чтобы каждый авиарботник спешил в клуб за весельем и хорошим настроением.

Е. ДОРОХОВА,
заведующая клубом
Челябинского аэропорта.

в заполярный город. По пути в Воркуту АН-10 совершил посадку лишь в Сыктывкаре.

Ровно через час с другого московского аэродрома — Домодедово — отправился в путь ИЛ-18. Он открыл беспосадочные рейсы в столицу Каракалпакской

То Аэрофлоту

дуг летать только реактивные и турбовинтовые самолеты. Впервые ИЛ-18 выйдут на трассы Красноярск — Норильск, Нукус — Минеральные Воды, Ташкент — Андижан, 44-местные АН-24 будут совершать регулярные рейсы из Алма-Аты в Балхаш, из Москвы в Махачкалу, из Свердловска в Тюмень, из Караганды в Джезказган, из Саратова в Сочи. АН-10 начнет полеты из Иркутска в Читу.

ПО ЗИМНЕМУ РАСПИСАНИЮ

Ранним утром первого декабря с Шереметьевского аэродрома поднялись в воздух АН-10 и взяли курс на Воркуту. Этим рейсом открылись полеты на скоростном воздушном лайнере

АССР — Нукус. Теперь путь занял четыре часа. С первого декабря на воздушных трассах страны вводится зимнее расписание. Как и прежде, на всех основных направлениях бу-

(Продолжение. Начало в № 90)

ЖЕНЯ, сходи к пассажирам, скажи, выключили свет для экономии аккумуляторов. Только спокойно.

Понял. Тараничев достал из чемодана фонарик, подсвечивая впереди себя, вышел в пассажирскую кабину...

«Вот спокойный. Идем без связи, а ему хоть бы что», — про себя подумал Рогов, косясь на командира.

Держи штурвал, — сказал Геннадий Рогову и перешагнул через кресло механика к штурману.

Как погода по портам? Куда сможем идти?

Плохо. Я консультировался перед вылетом довольно тщательно. Везде на пределе. Вот и Юра кое-что взял.

Геннадий посмотрел на маленькие клочки бумажек с цифрами сводки погоды ближайших аэропортов.

Да! Идти некуда. Кругом низкая облачность, да еще и метель, — заключил он, отдавая бумажки штурману. Потом умолк, задумавшись...

Вот как бывает в авиации: сердце машины — моторы — работает нормально, а люди бессильны посадить самолет, нет связи, нет энергии.

«Инструкция», — почему-то мелькнуло в голове Геннадия и он иронически улыбнулся, — попробуй составишь на все случаи в авиации инструкции! Теперь не скажешь: «делай по инструкции».

Сколько у нас горючего? — На пять часов с небольшим, — четко ответил Тараничев, давно ожидавший этого вопроса.

Все уже не раз сами тянулись с фонариком к бензочасам.

Ну, что вы там медлите? Надо решать! — опять вскипел Рогов, но ему никто не ответил.

Павел, когда доберемся до рассвета?..

Правильно! Верно, Гена! — обрадовался Потапов, уловив мысль командира. Он достал таблицу восходов солнца.

Если повернем сейчас, то

последних слов. Рассерженно бросил их на стол.

Беда, аккумуляторы сели, — заключил он.

А мне все-таки кажется, что сразу у нас не могли сгореть оба генератора, — прервав молчание, заговорил Юрий. — Я не успел заметить: лампы ведь за спиной. Он немного помолчал и добавил: — Нагрузка была большая. Если один отказал, то у второго мог выключиться автомат защиты.

Разве от этого нам легче? Автомат ведь в мотогондоле. А я понял, что ты его хочешь включить, — подзадорил, как всегда, Тараничев. Юрий обиженно умолк. Опять наступило молчание. Но Юрий старался опровергаться.

Ты не так меня понял, Женя, я же говорю на случай посадки. Тогда можно включить генератор.

Ах, вы на случай посадки. А на живот вас не устраивает посадочка? — не отступал от него Тараничев.

Да хватит вам, как дети! Основное — посадить машину, у нас же люди, — перебил их Рогов.

И мне думается, посадим нормально, — твердо сказал Юрий.

Прекратите разговоры! — перебил их Геннадий. — Ты, Юра, лучше сходи к пассажирам. И вообще твоя задача сейчас — пассажиры.

Ясно, пошел, — Степанов ушел к пассажирам.

Женя, режим поэкономней. — Тараничев до предела затынул сектора. Машина шла на самом экономном режиме: только бы больше времени продержаться в воздухе...

(Продолжение следует)

ИДУ НА ВОСХОД

Ю. БОЧАРОВ, бортмеханик

ровно через четыре с половиной часа встретим рассвет.

А ну, проверь еще разок. Затем Геннадий сам взял таблицу и стал считать на линейке. Отложив в сторону линейку, он облегченно вздохнул и сказал радисту:

Аккумуляторы немного отдохнули. Включай радио и передай, что пойдём на восток.

Понял, — Юра стал отключать все ненужные потребители.

Денежкин взялся за штурвал, выключил автопилот и стал разворачивать машину на обратный курс.

Стрелка высотомера поползла вверх и замерла на цифре 180°. Курс установился на 80 градусов. В кабине было тихо, все молчали и только Степанов кричал в ларинги:

Всем! Всем! Я, 4384! Отказали генераторы!.. Иду с курсом 80! Эшелон 1800! Иду на восток!.. Иду на восток! — повторил он, но в наушниках не услышал своих

баян

Сна-ва вие-бо у-во-дет пи-лот са-мо-лет свой вде-а-ки-е
рей-сы и па-ру-се свек-лят бу-дет ты на встре-чу рад на э на-дей-ся. У-ле-та-ю, вие-бе та-ю

Владимир Липович (с эстрады)

как стает-ли ва-я звез-да ве-ро, зна-ю, ты рад-ве-ро, зна-ю, ты рад-ва-га

Вал Степанов

пу-га бу-дешь ждешь ли-на! все-га. Я ле-пу-га бу-дешь ждешь ли-на! все-га

Вал Степанов

ва-га

все-га

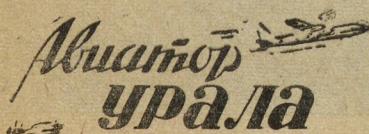
Музыка А. Степанова
Слова Е. Липовича
Снова в небо уводит пилот
Самолет свой в далекие рейсы.
И любимой он клятву дает:
Ты на скорую встречу надейся.
ПРИПЕВ: Улетаю,
В небе таю,
Как счастливая

У ЛЕТАЮ

звезда.
Верю, знаю, —
Ты, родная,
Будешь ждать
меня всегда.
Я лечу и не знаю
сейчас, —
Поделиться с кем
радостью мне бы.
В синеву твоих
девичьих глаз

Я влюбился, как в
синее небо.
ПРИПЕВ.
Возвращусь я к
подруге своей
В день весенний
цветенья черемух...
В синий купол, где
воздух звончей,
Улетаю я с
аэродрома.
ПРИПЕВ.

ПРОДОЛЖАЕТСЯ ПОДПИСКА НА ГАЗЕТУ



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

Газета выходит 8 раз в месяц.

Цена подписки на год — 96 копеек.



Свердловск, 20,
аэропорт Уктус.
Б2-05-21, доб. 1-96.

И. о. редактора Е. ЛИПОВИЧ.
НС 38185 Заказ № 26527

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