

6 апреля в Москве, в Кремлевском Дворце съездов, продолжал свою работу XXIII съезд Коммунистической партии Советского Союза.

Съезд обсуждал доклад «Директивы XXIII съезда КПСС по пятилетнему плану развития народного хозяйства СССР на 1966—1970 гг.».

На утреннем заседании выступили товарищи: И. П. Казанец — министр черной металлургии СССР, П. П. Лобанов — президент Всесоюзной Академии сельскохозяйственных наук имени В. И. Ленина, Г. С. Золотухин — первый секретарь Краснодарского крайкома КПСС, Е. А. Фурцева — министр культуры СССР, М. Бейсебаев — председатель Совета Министров Казахской ССР,

ИНФОРМАЦИОННОЕ СООБЩЕНИЕ

Н. Ф. Васильев — первый секретарь Белгородского обкома КПСС, Н. К. Байбаков — заместитель Председателя Совета Министров СССР, председатель Госплана СССР.

Съезд приветствовали горячо встреченные делегатами и гостями представители зарубежных коммунистических партий товарищи: Фридль Фюрнберг — член Политбюро, секретарь ЦК Коммунистической партии Австрии, Захир Абдель Самад — член Политбюро ЦК Сирийской коммунистической партии, Антонио Рамирес — глава делегации Коммунистической партии Эквадора, Джон Голланд — Генеральный секретарь Коммунистической партии Великобри-

тании, Рауль Акоста — Генеральный секретарь ЦК Перуанской коммунистической партии.

На вечернем заседании в прениях по докладу «Директивы XXIII съезда КПСС по пятилетнему плану развития народного хозяйства СССР на 1966—1970 гг.» выступили товарищи: Т. Я. Киселев — председатель Совета Министров Белорусской ССР, В. Ф. Промыслов — председатель исполкома Московского городского Совета депутатов трудящихся, Б. П. Бещев — министр путей сообщения СССР.

Затем с приветствиями съезду выступили горячо встречен-

ные делегатами и гостями представители зарубежных коммунистических партий товарищи: Доминик Урбани — председатель Коммунистической партии Люксембурга, Фуад Нассар — первый секретарь Центрального Комитета Иорданской коммунистической партии, Эвремон Жен — Генеральный секретарь Гваделупской коммунистической партии, Рубен Кастельянос — член руководства Народной партии Панамы. С приветствиями съезду выступили горячо встреченные делегатами и гостями товарищи: Леон Макар — член национального Политбюро Демократической партии Гвинеи и Туллио Веккетти — Генеральный секретарь итальян-

ской социалистической партии пролетарского единства.

Съезд избрал комиссию для рассмотрения поправок и дополнений к проекту Директив XXIII съезда КПСС по пятилетнему плану развития народного хозяйства СССР на 1966—1970 гг.»

В адрес XXIII съезда КПСС продолжают поступать приветствия, поздравления и трудовые рапорты от коллективов трудящихся промышленных предприятий и учреждений, строек, колхозов и учреждений, воинов Советской Армии и Флота, научных учреждений и творческих организаций, комсомольцев, молодежи.



ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

№ 24 (1522). СУББОТА, 9 АПРЕЛЯ 1966 г. Год издания XXIV

В честь XXIII съезда КПСС

В творческом поиске

Достоинству встречая XXIII съезд КПСС, авиарботники Березовского объединенного подразделения прилагают немало усилий к совершенствованию производства.

Токарь М. А. Олейник разработал и изготовил штамп для производства алюминиевых прокладок.

Инженер РЭСОС В. П. Хохлов оборудовал стенд для проверочных установок и щиток для проверки напряжения преобразователь ПАГ.

Слесарь Н. П. Савко предложил оригинальное приспособление для прокатки алюминиевых трубок. Техник ПАРМ П. П. Кайдаулов сделал съемник для клапанов цилиндров двигателя АШ62ИР. Люди творческой мысли — рационализаторы посвящают свои трудовые победы съезду Коммунистической партии Советского Союза.

ВЕСНА в Челябинском аэропорту чувствуется не столько обилием солнечного света и тепла, сколько яркостью свежих красок, только что обновивших постройки, изгороди, автомобили. Подготовка к лету идет полным ходом.

Поскольку в связи с весенней распутицей часть аэропортов местных воздушных линий в Челябинской области временно не действует, появилась возможность заняться ремонтом гостиницы. В настоящее время ремонт подходит к концу. К 20 апреля все 222 номера гостиницы будут готовы к приему гостей. Приводится также в порядок и здание аэровокзала. С целью улучшения культуры обслуживания пассажиров в аэропорту значительно увеличено количество точек торговли продуктами питания и предметами первой необходимости.

Во всех службах проходят занятия личного состава по программам подготовки к весенне-летней навигации.

Забывая об удобстве пассажиров, отдел перевозок Челябинского аэропорта в нынешнем году открывает кассы предварительной продажи билетов в некоторых удаленных от аэропортов поселках.

Много хлопот и в бригаде бытового обслуживания. Чистятся коврики, приводится в порядок мягкий инвентарь.

Известно, что отдел перевозок связан с обслуживанием пассажиров больше, чем любая другая служба. Поэтому естественно, что и заботы у работников этой службы в связи со

встречей весны прибавилось. Обновляются наглядная информация для пассажиров, указатели расписания автобусов. Ремонтируются трапы, багажные тележки. Проверяется состояние мебели в горагентстве, гостинице, аэровокзале. Пополняется справочная литература. На наиболее ответственные участки обслуживания пассажиров подбираются самые опытные и квалифицированные работники.

Для улучшения условий труда работников грузовой службы приводится в порядок территория коммерческого склада, благоустраиваются подъездные пути к эстакаде, роятся дренажи для отвода воды, обновляются клеи малярного хозяйства.

Учитывая опыт прошлых лет, когда зачастую по вине работников отдела материально-технического снабжения некоторые службы затягивали подготовку к весенне-летней навигации, местный комитет Челябинского объединенного подразделения заслушал на своем заседании начальника ОМТС тов. Булатова. Состоялся обстоятельный разговор о наличии и возможностях изыскания необходимых материалов и оборудования. Таким образом, заранее выяснилось, что необходимо пополнить запасы таких материалов, как листовая сталь, проволока, ацетон и т. д. Одновременно местный комитет потребовал от начальников служб и других

Навстречу весенне-летней навигации

С КАЖДЫМ днем все теплее пригревает весеннее солнце. Не за горами лето — время интенсивных полетов. Вот почему связисты Пермского подразделения подчинили сейчас всю свою деятельность подготовке к весенне-летней навигации.

Прежде всего в службе связи был составлен детальный план подготовки к навигации. Ежемесячно на собраниях у нас подводятся итоги работы, где корректируется, что сделано и на что нужно обратить внимание.

Надо сказать, что уже сегодня выполнены многие пункты плана. Подготовлены измерительные приборы, материалы и инструменты для устранения возможных повреждений кабелей связи. В образцовом порядке находится эксплуатационная документация, проверено наличие и правильность принципиальных и монтажных схем объектов. Заканчивается проверка по правилам охраны труда и техники безопасности, противопожарных и электротехнических средств.

Надо полагать, что и другие пункты, предусмотренные планом на более позднее время, будут выполнены в срок. Для этого необходимо помнить, что успешный ход полетов немаловажен без работы средств связи. Четкая, безотказная связь — залог успешной работы всех без исключения служб, основа

ГЛАВНОЕ НАПРАВЛЕНИЕ — БЕЗОПАСНОСТЬ

безопасности движения самолетов.

К сожалению, эту прописную истину понимают не все. Только этим можно объяснить дисциплинарные проступки радиооператора А. Н. Пчелякова, начальника смены В. В. Семенова, которые получили взыскания.

Большую помощь производственной деятельности могла бы оказать наша стенная печать. Однако редакции стенной газеты и боевых листов явно пассивничают. Газета не отражает многогранную и интересную жизнь коллектива, оформляется небрежно, выходит нерегулярно. Отчасти это объясняется халатным отношением к своим обязанностям редактора Т. Г. Мутыгулина.

Между тем, молодым специалистам есть на кого равняться в труде. Взять к примеру начальника смены Г. Я. Чистякова. Где бы ни приходилось ему работать, на любом участке производства он показывает высокосоциальное отношение к своим обязанностям. Не случайно одному из первых ему было присвоено высокое звание

ударника коммунистического труда.

Много хорошего можно услышать о радиооператорах М. Д. Алексеевой, Е. А. Кокшаровой, Ю. А. Неверове. Когда они заступают на смену, можно быть уверенным, что связь с самолетами и наземными радиостанциями будет четкой и бесперебойной. В совершенстве освоили свою профессию телеапписты К. Г. Третьякова, М. В. Малякина, А. И. Трухина. Успешно начали работу на телеаппе К. Г. Галонев и Н. М. Матрушев. Последний, кстати, не только дооросовственно трудится, но и успешно повышает свое образование в школе рабочей молодежи.

С уважением относятся в нашем коллективе к радиооператору В. М. Денисову. Напряженная работа не мешает ему успешно учиться в политехническом институте. И таких, как перечисленные товарищи, у нас много. Именно в этом мы видим залог того, что связисты Пермского подразделения встретят предстоящую навигацию во всеоружии и с честью выполнят свои социалистические обязательства.

К. ЦВЕТКОВА,
радиооператор Пермского
объединенного
подразделения.

Весне-зеленую улицу

хозяйственных руководителей бережливо расходовать дефицитные материалы, составлять заявки на лакокрасочные изделия, исходя из реальных потребностей. Было указано на слабую связь ОМТС подразделения с местными снабженческими организациями.

Надо сказать, что меры, принятые местным комитетом профсоюза, оказались своевременными и действенными. Несмотря на некоторые трудности, нынешнюю весну отдел материального снабжения Челябинского объединенного подразделения встречает гораздо более подготовленным. Много пришлось поработать снабженцам по подготовке к авиационно-химическим работам. Но зато «химикам» будут обеспечены всем необходимым. Заготовлено, приведено в готовность такое имущество, как спальные мешки, стартовые и сигнальные флажки, комбинезоны, защитная спецодежда и так далее.

Конечно, было бы неправильно считать, что отдел снабжения уже решил все вопросы, поставленные в повестку дня весной. Пока явно не достаточно заготовлено краски для маркировки взлетно-посадочной полосы.

Нужно также позаботиться и о некоторых агрегатах химваппаратуры, которые своевременно не были заявлены отделу материального снабжения управления.

На озерах Южного Урала началась весенняя путина. Часть рыбы вывозится самолетами. Уже первый день вывозки рыбы на самолетах показал, что в организации этой работы много недостатков. В частности, рыба вывозится не в ящиках, а в мешках.

Это грозит порче оборудования кабин самолетов и совершенно недопустимо. Нужно потребовать от заказчиков, чтобы они соблюдали правила перевозок.

С. ВЛАДИМИРОВ.

Всеми виной халатность

В аэропорту Саранпуль при прогреве авиадвигателя вертолета МИ-4 загорелся подогреватель МП-85.

Хотя пожар был быстро ликвидирован, огонь успел разрушить часть покрытия на площадке обшивки около квадратного метра.

Направленная на место происшествия комиссия установила, что командированные для обслуживания материальной части авиатехник Балашов и моторист Смеликов нарушили наставления по инженерно-авиационной службе, поскольку пользовались неисправным подогревателем.

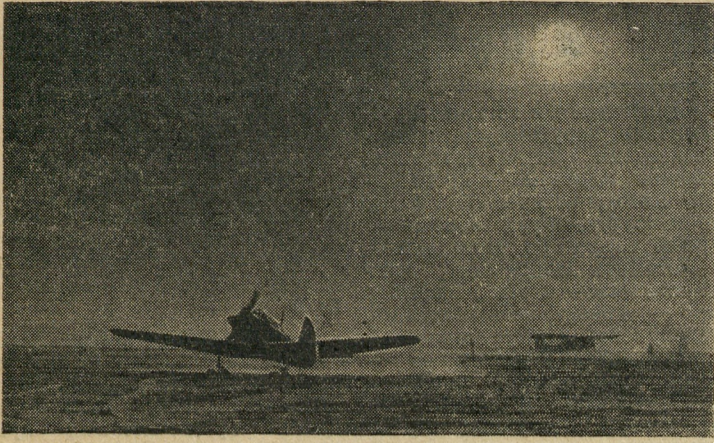
По-видимому, начальник вертолетного участка тов. Курасов ослабил требовательность к подчиненным в части изучения ими соответствующей документации.

Бдительность бортпроводницы

28 марта самолет модедово. Во время при- Водитель при этом вратила вылет самолета ИЛ-18 Челябинского емки продуктов на борт проявил нечестность, пы- с дефектом, угрожавшим объединенного подразде- корабля шофер специа- тался скрыть данный безопасностью полета. ления (командир кораб- шины допустил наезд и Самолет ИЛ-18 № 75787 был снят с ля А. Г. Мирсков) на- повредил гермокабину фант и лишь бдитель- наряда и поставлен на ходился в аэропорту До- самолета. ность бортпроводницы Т. Герасимовой предот-

ремонт в ЛЭРМ.

В ТРУДЕ И УЧЕБЕ



На аэродромах они, обычно, соседи: неповоротливые свиду АН-2 и юркие ЯК-18. И если первые олицетворяют собой летную зрелость, то вторые верно служат тем, кто делает первые шаги в небо. Почти все пилоты начинали летную биографию с ЯК-18, и где бы они сейчас ни летали, всегда с благодарностью вспоминают надежную, легкую машину.

В Челябинском объединенном подразделении недавно подводились итоги по результатам соревнования за звание ударника коммунистического труда. Ряды разведчиков будущего пополнились лучшими авиарботниками, успешно сочетающими ударный труд с учебной и общественной работой.

Высокое звание ударников коммунистического труда присвоено командиру самолета АН-2 В. Н. Свирину, второму пилоту самолета ЛИ-2 Н. В. Коржукову, работ-

никам отдела перевозок К. Ф. Суровцевой, Л. И. Смолиной, В. А. Поляковой.

Среди получивших удостоверения разведчиков будущего большая группа работников аэропорта. В их числе — Р. Н. Юматова, А. И. Мокшанцева, М. Софеева, А. Ф. Криволапова, М. И. Смолина, З. И. Шулепова, Е. С. Нехань, Р. Н. Союзкина, А. Т. Баландина, М. Н. Семенова. Это от их заботы, внимательности зависят уют, хорошее настроение пассажиров.

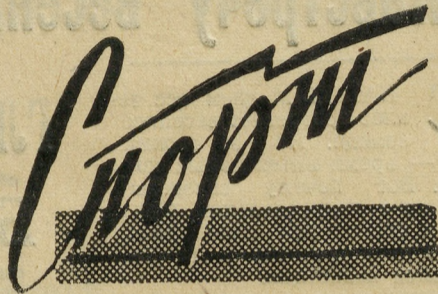
У каждого ударника — своя рабочая биография, которая служит живым примером для молодежи в труде и в быту. Любому молодому человеку, говоря словами Маяковского, «обдумывающему — делать жизнь с кого», можно посоветовать взять пример с ударника коммунистического труда командира самолета АН-2 В. Н. Свирина. Молодой летчик не только хорошо работает, но и успешно учится в высшем учебном заведении. Нынешняя весна для В. Н.

Свирина стала вдвойне напряженной. Одновременно со сдачей очередной экзаменационной сессии ему предстоит подготовиться к началу авиационно-химических работ.

И. НЕБЫЛИЦЫН,
председатель месткома.

Рекорды в небе

Параютысты Нижне-Тагильского авиаспорта клуба ДОСААФ Дулов, Шешуков и Барахнин в дневном групповом прыжке с высоты 600 метров на точность приземления показали среднее отклонение от Центра круга 0,29 метра. Это новый мировой рекорд. Другая группа — Трухин, Толмачев, Лалин, Лубнин и Бушманов — в таком же упражнении добилась результата 0,58 метра, побив официальный мировой рекорд американских спортсменов (0,93 метра).



ОСЕЧКА НА СТАРТЕ

В центральном шахматном клубе Свердловска продолжаются игры на первенство обкомов Союза по шахматам. Шахматные баталии проходят в исключительно упорной борьбе. Среди участников 8 команд и каждая из них стремится попасть в заветную тройку призеров.

К сожалению, шахматистам Уральского управления гражданской авиации трудно рассчитывать на успех. Дело в том, что два сильнейших спортсмена Ф. Шабанов и Б. Буйвит не участвуют в соревнованиях, так как находятся в Москве, где принимают участие в первенстве

Аэрофлота по шахматам. Печален и тот факт, что в команде авиаторов мы не видим чемпионку Уральского управления Самсонову и других сильнейших шахматистов. Именно этим объясняется неудачный старт нашей команды. Успехи авиарботников пока что более чем скромные.

Проиграв с крупным счетом коллективу общества ВОГ, они затем с большим трудом добились ничейного результата с шахматистами госторговли.

Удачнее других в нашей команде пока играет ИРИНА ШАКИРОВА, бортпроводница Свердловского подразделения. В ее активе два очка из трех возможных.

А. МЕНЬЩИКОВ,
наш спецкорр.

Воздушные ворота Ленинграда

Ленинградский аэропорт — один из крупнейших в стране. От берегов Невы воздушные дороги проложены во все концы Советского Союза и во многие зарубежные государства. В прошлом году в аэропорту города Ленина было принято и отправлено около 2,5 миллиона пассажиров.

Уже сегодня нынешний аэровокзал не справляется с нагрузкой. Вот почему решено построить в городе на Неве новые воздушные ворота. Комплекс аэровокзала займет территорию юго-западнее существующего. Проект его, разработанный архитекторами Ленпроекта А. Жукотом, Г. Вланиным, Ж. Вержбицким при участии архитектора В. Семеновской, инженера

Н. Максимова, Ж. Лейв, одобрен градостроительным советом Ленинграда.

Новый аэровокзал (по своим габаритам он превосходит международный аэровокзал в Шереметьеве) рассчитан на обслуживание двух тысяч пассажиров в часы «пик».

В центральном операционном зале у каждой из 22 строек можно сдать вещи и зарегистрировать билет. Независимо от того, какой у вас рейс, автомат сам рассортирует багаж по направлениям. Несколько оставшихся минут можно провести на одной из галерей. Выше этажом — залы длительного ожидания, ресторан с террасами в сторону летного поля, кафе. В кинозале можно будет посмотреть фильм. Рядом — ателье бытового обслуживания. Предусмотрена совершенная система оповещения пассажиров.

МАТЕРИАЛ, КОТОРЫЙ МЫ ПРЕДОСТАВЛЯЕМ ВНИМАНИЮ ЧИТАТЕЛЕЙ, БЫЛ ОПУБЛИКОВАН НЕДАВНО В ГАЗЕТЕ ГЕРМАНСКОЙ ДЕМОКРАТИЧЕСКОЙ РЕСПУБЛИКИ «ЦАЙТ ИМ БИЛЬД». ПЕРЕВЕЛ ЕГО ДЛЯ НАШЕЙ ГАЗЕТЫ СВЕРДЛОВСКИЙ ЖУРНАЛИСТ ВАЛЕНТИН ЗАЙЦЕВ.

Вечерняя темнота опустилась на военный аэродром Нервеных близ Кельна, когда 33-летний майор Клаус Ленерт вырулил на старт. Он был пилотом «Эскадрильи 31», которая стала летать на новейших «Суперстарфайтерах» Ф 104Г. Летчики прошли обучение в США. Там, в штате Аризона, всегда стояла хорошая погода. И, кроме того, рядом сидел инструктор. Дома же летать приходилось в одиночку, каждый день. Берид Кубарт, одним из первых разбиившийся на Ф 104Г, незадолго до своей смерти правильно сказал: «Старфайтер» не прощает малейшей ошибки».

Майор Ленерт каждый раз нервничал, залезая в тесную кабину. Ему осталась минута до старта. 17.08. На щитке управления светились приборы. Вих фосфоресцирующих отблесках лицо человека казалось мертвенно бледным. 17.09. «Старт свободен!» — прозвучало в его наушниках. Моторы взвыли. Машина помчалась по бетонной полосе и, провозжаемая взглядами, взмыла вверх. «Слава богу», — выдохнул, наверное, не только летчик, но и каждый из провожающих. Все прекрасно знали о капризах новейшего истребителя. 656 таких перехватчиков и шпионов заимел уже бундесвер. А «Эскадрилью 31» инспектор «Люфтваффе» генерал Паницки называл «Копьем свободного мира». И одурманенные пропагандой летчики совершали самые рискованные рейсы. На командном пункте Нервеных дежурный офицер следил

за курсом майора Ленерта по экрану радара. Ночной полет полагался по программе. Первое сообщение должно было поступить через десять минут, когда самолет наберет высоту. «Нынче ничего не случится. — успокаивал себя дежурный. — майор стрелянный волк, он справится с «прекрасной смертью».

Так окрестили «Старфайтер» пилоты. Не без основания. Только в 1965 году произошло 42 катастрофы, 14 человек разбились. Вот как описывала комиссия случай с Х. Грое: «уже в воздухе открылась крыша кабины. Пилот был пригвожден к сиденью струей воздуха. Поток

рация и майор включил автопилот, чтобы исправить повреждение. «Он определенно даст знать», — заявил дежурный. Радисты не уставали твердить: «Альфа-254», почему не отвечаете?» Но «Альфа-254» молчала. «Старфайтер» стремительно несся к границе. Теперь уже дежурный вызвал командира эскадрильи.

Служба противовоздушной обороны Дании сразу же засекла неизвестный самолет. В 17.48 навстречу ему стартовали два перехватчика, чтобы по меньшей мере определить национальность нарушителя. Пилоты заметили германский крест

«Альфа-254» молчит

сорвал с головы летчика шапку и занес ее в сопло. Самолет мгновенно пошел вниз. Грое не мог катапультироваться и погиб во время страшного взрыва».

Майор Ленерт отдыхал после взлета. Турбины работали нормально, приборы показывали, что все в порядке. Он почувствовал легкое головокружение. Перед стартом его не было, иначе ни за что бы не поднялся в кабину. Под крылом город тысячами огней как бы посылал ему привет. Точно в 17.20 майор дал радиogramму «Нахожусь над Дортмундом». Лицо дежурного расплылось в улыбку: «Молодец, я же говорил...»

Но через некоторое время к нему подбежал радист:

— Майор Ленерт больше не отвечает!

— Чушь! Вызывайте еще раз..

Но майор почему-то действительно не откликался на все позывные. А машину между тем по-прежнему видели на экране. Что за чертовщина? Самолет повернул на северо-восток... Куда смотрит пилот? Курс уже не соответствовал заданию. Наверное, испортилась

на фюзеляже, а затем самолет-призрак был уже далеко.

Началась перебранка по телефону. Откуда идет машина? Как долго она летит в воздухе? Почему молчит пилот? Жив он или...

В Нарвике — норвежском городе, расположенном между двумя фиордами, люди гуляли по расцвеченным неонам улиц, делали вечерние покупки. В полицейспрезидиуме дежурный офицер дремал под музыку, льющую из приемника. Телефон прозвонил трижды, прежде чем тот поднял трубку, но вдруг лицо его вытянулось. Страшно волнуясь, он вызвал квартиру шефа полиции:

— Мне только что передали военные... Через девять минут здесь будет ад... Чертов немец нацелился прямо в центр Нарвика... Что делать?

— Дайте сигнал тревоги в полиции и пожарным. Всю полицию поставьте на ноги. Но ни слова о проклятом самолете...»

А что же произошло, когда датские истребители не успели перехватить нарушителя? Буквально через пять минут машина летела уже над шведской территорией. 18.20. На экранах норвежских радаров показался этот неуловимый самолет. Все попытки связаться с ним по радио оказались безуспешными. Тогда приказ получили норвежские перехватчики. На короткое время они сумели приблизиться к чужой машине, определили ее тип и заметили в кресле пилота какую-то тень. Затем истребитель вновь скрылся от них на высоте 9000 метров, держа курс на северо-восток. Наконец центральная служба ПВО могла сделать выводы. Чужой самолет начал снижаться. Где-то впереди него уже стояло электрическое зарево Нарвика. И нос-радар «Старфайтера» словно магнитом тянул туда.

Спасение жителей пришло не от армии, а от одного холма, на подходе к городу. Самолет задел носом эту возвышенность и от могучего взрыва образовался настоящий кратер. Осколки весом до шести килограммов разлетелись в окружности четырех верст.

Через несколько часов прибыла специальная комиссия бундесвера. Первым делом она оценила место происшествия и запретила фотосъемки. Останки пилота были отправлены в Мюнхен. Медики констатировали, что вскоре после старта, где-то за Дортмундом, Ленерт потерял сознание. В систему питания летчика кислородом загадочным образом проникли токсические вещества. Они и привели к гибели летчика.

В ШУТКУ И ВСЕРЬЕЗ

Дали метеопрогноз —
Никуда не сунешь нос,
А кругом со всех сторон
Миллион на миллион.

В наш буфет аэропорта
Возят пищу вплоть до торта,
А вот съесть простой обед —
Извини, такого нет.

К нам летят в Сургут
рабочий,
Вертолетчики из Сочи,
Чтоб сидели без работы
Коренные вертолеты.

На заправку прилетели —
Время строго на пределе.
На «ВЗ» шофера нет:
У него как раз обед.

Вертолеты в нашу пору
Строят, чтоб летать
с подбором,
А у нас наоборот
На подбор АН-2 идет.

Чертят графики полета
Недовольные пилоты,
Потому что они сами
Не летают месяцами.

С. ЛЯКИШЕВ,
командир вертолета МИ-4
Сургутского подразделения.



Свердловск-20,

аэропорт Уктус.

В2-05-21, доб. 1-96.

Редактор Р. ЛАПИКОВ.

НС 16226. Заказ № 2602.

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