

# АЭРОФЛОТ В ПЯТИЛЕТКЕ

Рассказывает зам. министра ГА СССР Г. С. Счетчиков

**Ч**ТО предстоит сделать за пятилетку? — переспросил Георгий Семенович Счетчиков и, немного подумав, стал рассказывать. — В Директивах нам отведено всего несколько строк. Но чтобы понять их до конца, нужно вернуться к прошедшему семилетию. За это время количество пассажиров Аэрофлота увеличилось более чем в пять раз — с 8,2 миллиона в 1958 году до 42 миллионов в 1965 г. За семь лет на наших самолетах летало двести миллионов человек.

За годы семилетки Аэрофлот постоянно пополнялся скоростными комфортабельными и, главное, надежными самолетами. Кстати, надежность — одно из основных условий, которое мы предъявляем конструкторам, заказывая новый тип машины. Уже восемьдесят процентов

перевозок Аэрофлот осуществляет на газотурбинных самолетах. А ведь всего семь лет назад на их долю приходилось лишь восемнадцать процентов.

На дальних магистралах, более пяти тысяч километров, сейчас летают 170-местные турбовинтовые гиганты ТУ-114. На средних, дальностью до двух тысяч километров, курсируют реактивные и турбовинтовые машины типа ТУ-104, ИЛ-18 и АН-10; на средних линиях ветераны Аэрофлота — поршневые самолеты ИЛ-14 и ЛИ-2 вытесняются скоростными АН-24 и ТУ-124. Это комфортабельные пятидесяти- и пятидеся-

тишестиместные машины. Самолет АН-24 может садиться на грунтовые аэродромы.

Итак, скорость, комфорт и надежность сделали свое дело.

Авиация стала в СССР массовым видом транспорта.

Среднегодовая загрузка наших самолетов достигает уже семидесяти пяти процентов. В сравнении с загрузкой самолетов авиакомпаний других стран это очень высокий процент. Снижение себестоимости перевозок позволило снизить тарифы на 25—30 процентов. Сейчас на многих авиалиниях билет стоит дешевле, чем место в купей-

ном вагоне железной дороги.

На дальние расстояния авиация перевозит теперь больше пассажиров, чем другие виды транспорта.

За последние годы открыты сотни новых авиамаршрутов. В прошлом году в летние месяцы Аэрофлот обслуживал 1.400 линий, на 306 больше, чем в 1964 году. Я

имею в виду лишь магистральные трассы. Протяженность внутренних авиалиний достигла 430 тысяч километров.

Если говорить о так называемой авиации специального применения, то главная роль в ней принадлежит сельскохозяйственной. Небольшие поршневые самолеты АН-2 и вертолеты конструкции Михаила Миля и Николая Камова в 1965 году обработали (Окончание на 2 стр.).



ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА УРАЛЬСКОГО  
УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ И ТЕРКОМА  
ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

№ 42 (1540).

СУББОТА, 25 ИЮНЯ  
1966 г.

Год издания  
XXIV

## ЗАВТРА ПРАЗДНИК ЮНОСТИ

**ВЕСТИ**  
из комсомольских  
комитетов

### ПЕРВЫЕ В ГОРОДЕ

Немало добрых дел на счету у комсомольцев Пермского подразделения. Молодые авиарботники являются активными участниками художественной самодельности, многие из них являются ярыми поборниками спорта.

В числе производственных коллективов города молодые авиаторы включились в соревнование за достойную встречу 50-летия Советской власти. На днях городской комитет ВЛКСМ подвел итоги первого этапа соревнования среди транспортных коллективов. Первое место присуждено комсомольцам подразделения. Это большая производственная победа молодых авиарботников.

За достигнутые результаты горком ВЛКСМ наградила Почетной грамотой секретаря комитета комсомола Пермского подразделения В. Соснина. Кроме того Почетной грамотой за высокие показатели на авиационных работах отмечен труд экипажа самолета АН-2, где командиром О. Зайцев, вторым пилотом В. Просвириным, авиатехником — А. Сероштан.

Вместе со всем коллективом подразделения молодые авиарботники с энтузиазмом приняли решение отработать в фонд помощи героическому Ташкенту один день.

### КОММУНИЗМ — ЭТО МОЛОДОСТЬ МИРА И ЕГО ВОЗВОДИТЬ

В. Маяковский

### МОЛОДЫМ!

### В ЛЕНИНГРАД НА ЭКСКУРСИЮ

Многие авиарботники Кольцовского подразделения совмещают труд на производстве с занятиями в спортивной секции. Среди молодежи немало поборников шахмат, легкой атлетики, туризма, но, пожалуй, больше всего поклонников у футбольного мяча.

В числе команд, выступающих за спортивный клуб «Авиатор», неплохих результатов добились футболисты первой команды младших юношей. Интересно, что юные спортсмены преуспевают не только на зеленом поле, но и в школе. На днях команда дружных от-



правилась в увлекательную туристическую поездку в Ленинград. В городе на Неве ребята познакомятся с историческими памятниками и, конечно, побываю на стадионах. Их экскурсия — своеобразная премия дирекции школы за успехи в учебе и спорте.

### В ЕДИНОМ СТРОЮ

крылатой профессии, авиарботники Тюменских подразделений.

По призыву горкома комсомола авиаторы города внесли свой вклад в организацию проведения праздника. Ру-

ками авиарботников сделаны алые вымпелы, несущие на себе близкие всем слова: «Слава КПСС», «Слава ВЛКСМ». Прикрепленные к летающим шарам-пилотам, они взвоятся в голубую

вьсь в разгар праздника на центральном стадионе. Л. ШИЛОВ, секретарь комитета комсомола объединенного подразделения Тюмени.

### Химия, авиация, урожай

### КРЫЛЬЯ НАД ПОЛЯМИ

Успешно претворяют в жизнь уктусские авиаторы решения партии по дальнейшему развитию сельского хозяйства. С раннего утра над колхозными и совхозными полями Свердловской обла-

сти разносится рокот моторов. Полным ходом ведут воздушные механизаторы прополку посевов злаковых культур.

В Артинском районе два экипажа АН-2 во главе с командирами В. Бекетовым и И. Ф. Дедюхиным за сравнительно небольшой срок уничтожили сорную растительность на площади в 4,5 тысячи гектаров. В Нижне-Тагильском районе экипаж АН-2 во главе с командиром С. Князевым обработал 3,5 тысячи га. В Та-

лицном и Богдановичском районах экипажи АН-2 под руководством В. Ержа и Г. Позднышева провели воздушную прополку на 2 тысячах гектаров.

Следует отметить высокую продуктивность и эффективность авиационных работ — все самолеты находятся на оперативных точках и максимально используются.

Г. КОЗИН, старший инженер по спецприменениям второго Свердловского подразделения.

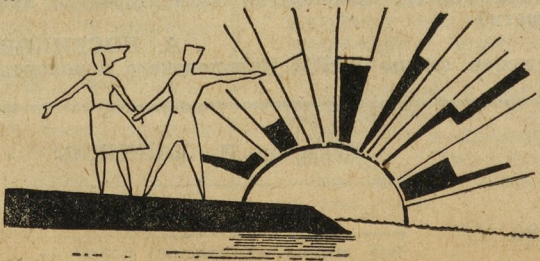
### СОВРЕМЕННОК МОЙ

Кто-то небо любит,  
Бредит космосом,  
Кто-то увлечен  
Землей и колосом,  
И глядит  
Глубоко и распахнуто  
В мир,  
Зарю первую  
распаханный.  
К звездам  
он летит ли,  
Мчится  
в поезде —  
Вечно  
В наступленье,  
Вечно  
В поиске.

Ищет и находит! —  
Море зыбкое  
Отвечает  
Доброю улыбкою.  
Солнечными  
Звонкими осколками  
Огоньки

Мерцают над поселками.  
И в тайге,  
Суровой, необжитой,  
Он прописан  
Словно в общежитии.  
Не пустой  
Беспочвенной  
фантазией —

Для него  
Пульсирует фонтанами  
Та земля,  
Где каждый пласт —  
Открытие,  
Мост из возвращения  
В отплытие.  
Он, стреножив  
Голубые ветры,  
Щедро дарит людям  
Море света,  
Чтоб потом  
На всей планете тоже,  
Как урок,  
Свой опыт преподать...  
Современник мой,  
Как много может он!  
Одного не может —  
Отступать.



# АЭРОФЛОТ В ПЯТИЛЕТКЕ

(Окончание. Нач. на 1 стр.)

более пятидесяти четырех миллионов гектаров посевных площадей. Почти семьдесят процентов площадей, где для борьбы с сорняками используются гербициды, обрабатываются с воздуха. Дефолиация хлопчатника производится теперь только авиацией.

Летательные аппараты приобрели в земледелии большое значение. Это потребовало организации специального научного — исследовательского института сельскохозяйственной авиации.

Большое распространение получили самолеты и вертолеты в медицине — для оказания скорой помощи жителям отдаленных районов, в аэрофотосъемке, при тушении лесных пожаров, для мониторинга высоковольтных линий электропередач и даже при охоте на волков, которые наносят большой ущерб оленьим стадам в районах Крайнего Севера.

Теперь вы уже, пожалуй,

можете представить, что таит в себе скромная на первый взгляд цифра роста количества воздушных пассажиров, которая за пятилетие должна увеличиться примерно в 1,8 раза. В абсолютном значении это значит, что к семидесятому году число пассажиров Аэрофлота достигнет 476 миллионов.

Но для этого нам нужна новая, более совершенная техника. Уже в этом году, в первый же год пятилетки, на дальних магистралях появятся 186-местный турбореактивный ИЛ-62 и реактивный ТУ-134 на 64—74 пассажира — для средних расстояний. Широкое применение получают в этом году вертолеты МИ-2, МИ-8, МИ-10, — знаменитый «летающий кран» и КА-26. Эти машины успешно прошли все испытания.

Я не стану пока называть новые типы летательных аппаратов, которые мы заказываем, но надеюсь, что до завершения пятилетнего плана Аэрофлот получит новый сверхзвуковой воздушный лайнер ТУ-144.

Когда речь идет о пополнении новыми самолетами и вертолетами, не следует представлять, будто Аэрофлот будет отказываться от существующих типов турбореактивных и турбовинтовых машин. Они еще послужат многие годы. Каждый из них уже имеет несколько модификаций. Кстати сказать, модификация — одна из основных возможностей для увеличения числа наших пассажиров. Конструкторские бюро Сергея Ильюшина, Андрея Туполева, Олега Антонова ведут большую работу по совершен-

ствованию не только технических возможностей своих самолетов, но и увеличению в салонах количества кресел. Удобства от этого несколько не ухудшаются. Просто конструкторы разрабатывают новые компоновки кресел в салонах, используя для их изготовления более современные синтетические материалы. А результат? Если раньше ИЛ-18 имел 84—89 мест, то теперь — 100; ТУ-104 — 100 вместо 70. Стало больше на 15 кресел и в АН-10.

В Директивах записано, что за пятилетие в СССР должно быть построено 35—40 новых аэропортов союзного значения и 200 на местных линиях. Задание это вполне реально. Ведь всего за несколько лет в СССР созданы сотни новых аэропортов, отвечающих всем требованиям со-

временного обслуживания пассажиров. Уже в нынешнем году начнут принимать тяжелые самолеты новые аэропорты в Самарканде, Актюбинске, Новокузнецке, Томске, Магнитогорске.

Аэрофлот стремится сделать авиацию самым массовым видом транспорта. Основа для этого — постоянное снижение себестоимости и повышение экономичности полетов.

Дешевле будут стоить не только пассажирские и грузовые перевозки, но и обработка с воздуха садов, посевы колхозов и совхозов. Объем авиационных работ к 1970 году должен увеличиться более чем в два раза.

Намного расширится сфера деятельности авиации и в других отраслях народного хозяйства.

(АФН).

## ЛУЧШИЕ НА УЧАСТКЕ

**ПОТРЕБНОСТЬ** в вертолетах на севере с каждым днем возрастает. Нельзя представить себе ни одну организацию, которая бы не нуждалась в винтокрылых машинах.

Большую роль в регулярности полетов вертолетов МИ-1 играет бригада УТР вертолетного участка. Руководит бригадой авиатехник Р. С. Валишев. Своеобразна его биография. В 1943 году, после окончания Челябинского авиатехучилища, он служил в дивизии бомбардировщиков, которой командует Логинов, нынешний министр гражданской авиации. После окончания Великой Отечественной войны Валишев

остается в рядах Советской Армии и передает опыт обслуживания авиационной техники, накопленный за время войны, молодым специалистам, которые решили посвятить свою жизнь авиации.

С этого времени он работает инструктором в ВВС. В 1960 году, после демобилизации, трудится в Казанском аэроклубе ДОСААФ.

Узнав о развитии севера, о разработке богатств Западной Сибири, он решает, что его опыт и многолетняя практика

могут принести много пользы общему делу. В 1964 году приезжает в молодое Сургутское подразделение. Там он с тех пор вырос до техника-бригадир УТР.

Многое можно сказать еще о ветеране авиации, но нельзя умолчать и о других членах бригады: авиатехнике Н. Ф. Шорине и авиамеханиках Перваловых...

У курсантов возбужденное настроение — сегодня распределение на место работы. Три года пролетели незаметно.

Прощай, училище! Здравствуй новая, неизвестная дорога в жизнь! Куда поехать?..

Перед многими курсантами стоит этот вопрос. Но курсант Выборгского авиатехучилища Шорин уже принял решение ехать на передний край стройки коммунизма — в г. Сургут.

Год работы на эксплуатации вертолетов МИ-1 дает ему опыт и практические навыки. При отсутствии бригадира он с успехом заменяет его.

Характеризуя авиамехаников Перваловых, можно сказать следующее: это старожилы севера. Они с успехом овладели сложной специальностью. С самолетов АН-2 переучились на вертолет МИ-1 и сейчас отлично трудятся в бригаде.

Следует отметить, что вертолеты, вышедшие с формы, отличаются высоким качеством



подготовки, всегда готовы к полетам.

Борясь за выполнение решений XXIII съезда партии, бригада УТР вертолетного участка МИ-1 стоит в авангарде движения за регулярность полетов, за своевременное и качественное выполнение регламентных работ.

**А. СИЛИН,**  
инженер ОТК вертолетного участка Сургутского подразделения.

### ШАГАЕТ УРАЛЕЦ ПО ПЛАНЕТЕ

**КОНАКРИ (ТАСС).** Первый рейс по маршруту Конакри — Бамако — Конакри совершил самостоятельно в качестве командира воздушного корабля ИЛ-18 гвинеец Мамади Кейта. Весь экипаж этого самолета, принадлежащего гвинейской авиакомпании «Эр-гинз», составлен из гвинейских летчиков.

Мамади Кейта — первый гвинеец — командир самолета с турбовинтовым двигателем. Стать пилотом Мамади помог опытный советский летчик И. В. Донцов, руководитель группы советских инструкторов летного дела, работающих в Гвинейской Республике. В настоящее время к самостоятельному полету готовится еще один гвинейский пилот.

висимой Гвинеи принимает энергичные меры к тому, чтобы поднять молодую Республику к новой жизни. Большую роль играет авиация, служащая надежной связью между странами континента.

Гвинейские летчики проходят школу мастерства у своих добрых, бескорыстных друзей — пилотов Гражданской авиации

лификации. Все они успешно pilotируют самолеты ИЛ-18 и сами уже обучают молодых авиаторов сложному летному делу.

Летчик первого класса, коммунист И. В. Донцов обучил около двадцати авиаторов Свердловского подразделения. За 24 работы в Аэрофлоте налетал 14 тысяч часов, 75 раз обогнув по экватору земной шар. Трижды миллионер, он с одинаковым мужеством pilotировал самолеты в грозном фронтовом небе и в мирные дни.

Родина высоко оценила трудовой подвиг свердловского авиатора, наградив его орденами Трудового Красного Знамени и «Знак Почета». А в 1963 году, в 40-летний юбилей Аэрофлота, Иван Васильевич был удостоен высшей правительственной награды — ордена Ленина...

Закончится зарубежная командировка, вернется авиатор в Свердловск и новые заботы лягут на его плечи. Он — депутат Октябрьского райсовета и член Октябрьского райкома КПСС. Кроме того, он входит в состав парткома Свердловского авиоподразделения. «Земной» работы у него не меньше.

И. В. Донцов — достойный представитель уральских авиаторов в знойном небе дружественной Гвинеи.

**Е. ЛИПОВИЧ.**

## В НЕБЕ ГВИНЕИ

В знойном небе Африки тает серебряная точка словно хрупкая снежинка. Вот она вырастает на глазах. Уже различимы четкие контуры четырехмоторного лайнера.

ИЛ-18, выполнив полетное задание, идет на посадку. Под крылом мелькнули темные воды океана, змеится скалистый берег. Экипажу предстоит самый сложный экстренный барьер преграждает самолету путь к аэродрому. Если при заходе на посадку летчик допустит малейшую ошибку, она может стать роковой...

Вперед по курсу — аэропорт Конакри, столичный аэродром Гвинейской Республики. Смуглый парень-гвинеец Кейта не может скрыть улыбки: он командир корабля! Спасибо, русский товарищ! — хочется воскликнуть ему...

Гвинейский летчик уверенно сжимает штурвал. Машину он изучил до тонкостей, что называется, до винтика. Не один полет провел он вместе со своим старшим другом — летным учителем, советским летчиком — инструктором Иваном Васильевичем Донцовым. Взлет, посадка, взлет. Расчеты,

учебники, аэродромные тренировки.

Время даром не пропало. Сейчас товарищи гвинейского летчика с восхищением глядят, как с ювелирной точностью он приземляет быстрокрылый лайнер. Это — «первая ласточка» в небе Гвинеи. На очереди — десятки, сотни таких же смелых авиаторов молодой Республики. Им русские братья помогут обрести крылья в буквальном смысле...

Три года назад летчиками Аэрофлота впервые была проложена международная трасса Москва — Белград — Рабат — Конакри — Аккра. Воздушный мост, перекинутый от столицы нашей Родины до африканского континента, протянулся на восемь с лишним тысяч километров! Эта авиалиния имела большое значение в развитии молодых африканских стран, освободившихся от ига колониализма. Правительство неза-

СССР. Возглавляет группу наших инструкторов свердловский авиатор И. В. Донцов. Преподавательский опыт у него богатый. Когда-то путь в авиацию он начинал инструктором авиаучилища, затем руководил крупным подразделением Аэрофлота. И, наконец, возглавил летный коллектив в Кольцовском аэропорту, который под его руководством добился почетного звания — коммунистического.

Многие свердловские летчики — миллионеры получили у Ивана Васильевича путевку в небо. Среди них — Н. В. Серебрянский, А. В. Никулин, Г. Г. Борисов, В. Ф. Устюгов и другие, ставшие пилотами высшей ква-

### Из редакционной почты

#### ЗАБОТЯСЬ О ЗДОРОВЬЕ

Ежегодно 11 июля в нашей стране отмечается День здоровья. Этой дате обычно предшествует большая подготовительная кампания. Она служит целям дальнейшего улучшения санитарного состояния городов, производственных объектов. Намечаются мероприятия по оздоровлению условий труда и быта.

Готовится к Дню здоровья и коллектив предприятия, возглавляемого Н. Н. Китиным. Председателем штаба избран Н. П. Суртормин. Штаб составил план мероприятий по улучшению и оздоровлению условий труда.

Штаб, кроме того, организовал

сбор предложений от рабочих. Их уже подано более 14. Некоторые из них выполнены. Так, улучшена вентиляция на гальваническом участке, изолирован участок, где производилась покраска деталей, и ряд других мероприятий.

Думается, что администрация предприятия, весь коллектив примут меры к тому, чтобы встретить День здоровья образцово чистой, снизить производственный травматизм и заболеваемость, резко улучшить условия труда.

**Н. БЕССОЛЬЦЕВА,**  
цеховой врач здравпункта.

### НУЖНА МАШИНА ТЕХПОМОЩИ

Кольцовский аэропорт стал первоклассным. Только за сутки через него проходят десятки самолетов, курсирующих на союзных авиалиниях.

Коллектив ЛЭРМ первого Свердловского подразделения все делает для того, чтобы самолеты были исправными, стремится обеспечить полную безопасность полетов.

Однако отдельные неполадки в техническом обеспечении мешают нам работать еще лучше и продуктивнее. На протяжении довольно длительного времени мы просим машину технической помощи. Но, увы! — воз и ныне там. Руководство автобазы и командование подразделения ссылаются на нехватку шоферов, хотя автомашины есть.

Хочется спросить командование подразделения: когда же вы, товарищи, займетесь всерьез этим важным вопросом? Или техническому составу снова вручную перекатывать по аэродрому самолетные колеса, пренебрегая элементарными правилами безопасности?

**А. КОСЕНКОВ,**  
инженер смены ЛЭРМ Кольцовского аэропорта.



Свердловск-20,

Редактор Р. ЛАПИКОВ.

аэропорт Уктус.

НС 15726. Заказ № 3691.

Б2-05-21, доб. 1-96.

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