

Из сообщения ТАСС

## РАКЕТА ДОСТИГЛА ЦЕЛИ

В соответствии с программой исследований в июне 1960 года был произведен очередной запуск одноступенчатой баллистической ракеты. В верхние слои атмосферы была поднята научно-исследовательская аппаратура, общий вес которой с источниками питания и совершавшими полет животными (две собаки и кролик) составил 2100 килограммов.

Пуск ракеты прошел успешно. Ракета достигла заданной высоты — 208 километров.



Если заинтересоваться, какие экипажи являются передовыми в авиатранспортном подразделении, обязательно будет назван экипаж самолета Ли-2, где командиром Николай Васильевич Серебрянский. Коллектив этот невелик — командир Н. В. Серебрянский, второй пилот В. П. Симонов и бортрадист А. М. Кургузкин. Экипаж одним из первых в подразделении стал летать без бортехника, обеспечивая надежную работу материальной части и полную безопасность полетов.

— Это наш вклад в дело досрочного выполнения плана семилетки, — сказал командир корабля Серебрянский. — Ведь экономия зарплат бортехника идет в фонд семилетки.

чик — теперь готовится стать командиром корабля, а бортрадист Кургузкин готовится повысить свой класс. В каком бы аэропорту ни находились эти пилоты, они всегда найдут время для занятий.

Николай Васильевич Серебрянский зарекомендовал себя требовательным командиром и хорошим воспитателем подчиненных. За это его уважают и ценят товарищи по работе.

Подготовка к полету некоторым кажется обидным, весьма прозаичным делом. Но нужно посмотреть, как готовятся к полету члены экипажа Н. В. Серебрянского, тщательно изучая и проверяя все, чтобы понять — подготовка к очередному рейсу здесь является творческим делом, выполняется с любовью, добросовестно. Все трое внимательно работают над картой, анализируют метеопрогноз, а явившись на самолет перед вылетом, тщательно осматривают материальную часть воздушного корабля.

Кропотливый, настойчивый труд приносит хорошие результаты. Уже несколько лет подряд экипаж Н. В. Серебрянского работает без летных происшествий и нарушений.

Командир любит повторять мысль, что успех любого полета зависит не только от него, как от командира, но и от подготовленности, слаженности всего экипажа, от исправности материальной части, за которую экипаж также в ответе.

ВНУТРЕННЕМ году экипаж встал на трудовую вахту. Каждый член коллектива стремится внести свой вклад в общую борьбу за выполнение плана. Это настоящие труженики семилетки. Недавно они включились в соревнование за право называться коллективом коммунистического труда. Пилоты выполняют все заповеди участников этого сложного патристического движения.

Нет сомнения в том, что экипаж сдержит свое слово.

**И. ЛОБАНОВ,**  
пилот-инструктор летного коллектива авиатранспортного подразделения.

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!



До начала работы Пленума ЦК КПСС остались считанные дни. Авиарботники Урала прилагают свои усилия к тому, чтобы прийти к Пленуму с новыми успехами в труде — непрерывно увеличивают перевозку пассажиров, грузов, почты, объем выполненной работы по спецприменению авиации.

1960 год — особенный. Авиарботники Урала широко используют новейшую технику — турбореактивные самолеты Ил-18, вертолеты. Значительно возрос объем перевозки пассажиров по сравнению с прошлым годом. Только из Свердловского аэропорта в отдельные дни отправляется на самолетах в рейсы около тысячи пассажиров. Авиационный транспорт, согласно директивам XXI съезда КПСС, становится одним из главных видов пассажирского транспорта.

## Отправки пассажиров возрастают

В эти дни в здании аэровокзала и на перроне Свердловского аэропорта необычное оживление. То и дело из города прибывают автобусы, доставляющие новые десятки пассажиров на авиатранспорт. В Москву, Ленинград, Тбилиси, Адлер направляются из Свердловска Ту-104 и Ил-18, вылетает много поршневых самолетов в другие города. А если учесть большое количество транзитных самолетов — объем отправляемых пассажиров очень велик.

За первые пять дней июля план отправки пассажиров выполнен на 106 процентов, почты — 126. В сравнении с прошлым годом в первые дни июля отправка пассажиров возросла на 42 процента, почты — на 17, а общий тоннаж — на 23 процента.

Такого наплыва пассажиров на авиатранспорт никогда не было. Но, не смотря на это, коллектив Свердловского аэропорта прилагает все силы к тому, чтобы культурно обслуживать всех пассажиров, чтобы самолеты отправлялись в путь точно по расписанию.

**В. БОВЫКИН,**  
начальник планового отдела Свердловского аэропорта.

## Всем коллективом

В честь июльского Пленума ЦК КПСС и Дня воздушного флота 5 июля встал на трудовую вахту коллектив отдела перевозок Челябинского аэропорта.

На общем собрании 5 июля приняты высокие обязательства по досрочному выполнению отправки пассажиров, почты и груза, по значительному улучшению обслуживания пассажиров.

## Идет упорная борьба

Летный коллектив, которым руководит М. С. Базовкин, с начала 1960 года борется за почетное право именоваться коллективом коммунистического труда.

Особенно высокий политический и трудовой подъем пилотов вызван приближением июльского Пленума ЦК КПСС. С 1 июля весь коллектив встал на трудовую вахту. Упорная борьба развернулась среди экипажей за повышение производительности полетов, отличное качество проведения авиаработ в сельском хозяйстве, экономии горюче-смазочных материалов. Летный состав с начала года обеспечивает полную безопасность полетов.

## Новые условия соревнования

Главное управление ГВФ и ЦК профсоюза авиарботников утвердили новые Условия Всесоюзного социалистического соревнования.

Большое внимание в этом документе уделено выполнению плана по себестоимости и ее наибольшему снижению при неизменном условии безаварийного выполнения плана авиатранспорта и работ по специальным применениям авиации.



Орган политотдела Уральского территориального управления ГВФ и теркома профсоюза авиарботников

№ 52 (973) СУББОТА, 9 ИЮЛЯ 1960 г. Год издания 18-й

## Тебе, Родина, НАШИ ТРУДОВЫЕ ПОДАРКИ!

## В помощь труженикам полей

Экипажи самолетов по спецприменению Уктусского летного подразделения горят желанием выполнить с честью те задачи, которые на них возложены.

Только за последние дни июня экипаж командира самолета Ан-2 М. Сальмановича в Каменск-Уральском районе провел опыление лесных массивов против непарного шелкопряда на площади 13 тысяч га. Смертность непарного шелкопряда достигла 80—90 процентов. Экипаж командира самолета Ан-2 В. Ведерникова в том же районе на полях Колчеданского совхоза успешно провел рассев минеральных удобрений на площади полторы тысячи гектар.

Пилоты тт. Неуймин и Патрушев на самолете Як-12 методом опрыскивания уничтожают сорную растительность на посевах кукурузы в Сажинском районе.

В июле нам предстоит большая работа по борьбе с зерновой совкой на посевах яровых в Челябинской области на общей площади 14 000 га.

**Ю. ГУНДАРЕВ,**  
инженер по спецприменению Уктусского подразделения.



В этом году учебно-тренировочное подразделение значительно увеличило количество авиаспециалистов, повышающих здесь свою квалификацию. Пилоты, авиатехники, диспетчеры, связисты подкрепляют свой опыт новыми знаниями, чтобы сделать работу авиатранспорта еще более надежной, четкой, повысить культуру обслуживания.

В отличие от прошлых лет, сейчас в учебно-тренировочном подразделении впервые прово-

Но не только высокие экономические показатели характеризуют труд экипажа. Из полета в полет коллектив добивается высокой безопасности. Недавно произошел такой случай. Экипажу Н. В. Серебрянского было поручено ответственное задание на спецрейс — доставить в один из украинских аэропортов срочный груз. Это задание, как и все предыдущие, было выполнено отлично. Причем, командир корабля Н. В. Серебрянский мастерски произвел посадку и взлет на необорудованном, незнакомом ему ранее аэродроме. Командиру корабля помогли большой опыт летной работы и хорошая предполетная подготовка. Недаром в летной книжке Серебрянского записано, что он допущен к полетам в качестве командира корабля на самолетах Ли-2 и Ил-12 в сложных метеорологических условиях.

ОТРАДНО видеть, что все члены экипажа постоянно совершенствуют свое мастерство. Так, Серебрянский сдал на второй класс, Симонов — в недавнем прошлом военный лет-

## Ту-104 на авиалинии Свердловск — Ленинград

На днях в Свердловском аэропорту приземлился самолет Ту-104 из Ленинграда. Его пилотировал экипаж Северного управления ГВФ. После непродолжительной стоянки самолет Ту-104 стартовал с уральской земли и снова взял курс на Ленинград.

Полеты Ту-104 по маршруту Ленинград—Свердловск—Ленинград будут выполняться три раза в неделю.

## В УЧЕБНО-ТРЕНИРОВОЧНОМ ПОДРАЗДЕЛЕНИИ



дятся сборы пилотов самолетов Ил-18, диспетчеров, начальников аэропортов местных воздушных линий и других категорий авиарботников.

**НА СНИМКЕ:** заместитель

командира учебно-тренировочного подразделения Виктор Алексеевич Иванов проводит занятия; группа слушателей — авиамехаников — на занятии слушают объяснение по теме «Смазка».

Месяц назад в Магнитку приезжал Иван Павлович Пушненко, один из первых строителей города. Сейчас он заместитель командира Челябинского подразделения по инженерно-авиационной службе.

А в годы рождения у отрогов седых Уральских гор нового города был каменщиком. Добрая слава шла о бригаде Ивана Пушненко. Это был дружный, сплоченный коллектив молодых энтузиастов, которые смело шли на выполнение самых сложных и ответственных заданий, уверенно преодолевали трудности.

И вот пошли мы с Иваном Павловичем по городу, по широкому асфальтированному улицам и проспектам, и вспомнили минувшие годы, героике тех дней.

Там, где сейчас пролегла асфальтовая, обрамленная зеленой лентой Пушкинского проспекта, были палатки первых строителей. По Пушкинскому проспекту мы вышли на Театральную площадь. — Слушай, — сказал вдруг Пушненко, — Надо обязательно зайти в театр. Да не вечером, не на спектакль, а сейчас, немедленно. Очень хочется посмотреть на дело рук своих. Ведь я собственноручно вложил в это здание не одну тысячу кирпичей.

Мы ходили по залам и просторным фойе театра и Дворца культуры металлургов и словно прикасались к тем далеким дням, когда еще не было города, когда люди могли только мечтать о нем. И в голове проносились картины героических будней первой пятилетки, первых лет строительства нашего родного города. Сколько энергии, подлинного энтузиазма, самоотверженного труда отдавали ему молодые строители!

Помню один выходной день. Сотни магнитогорцев, нарядившись в лучшие одежды, отправились в цирк. Здесь после трудовой недели любили проводить свой досуг жители нового города.

Вдруг задорный молодой голос пронизал приглушенный говор собравшихся:

— Комсомольцы, на выход!

Сотни молодых людей срываются со своих мест. А через полчаса их уже можно было видеть на железнодорожном тупике. Забыв о своих праздничных нарядах, они разгружали вагоны с лесом, прибывшим, как срочный груз на строительство.

## „Отдыхайте хорошенько!“

На днях в пионерский лагерь Уральского управления ГВФ выехала вторая смена детей авиаработников. Ребят ждет лес, река, увлекательные туристские походы, игры, вечера у костра. Все сделала для них заботливая Родина. Не случайно родители, провожая детей в пионерлагерь, говорили: «Отдыхайте хорошенько!».

## ПИЛОТ, ПОМНИ!

1. Выполнять производственные полеты при высоте облачности ниже 150 метров, горизонтальной видимости менее 3000 метров и ветре более установленной нормы для отдельных видов авиационных работ, а также при наличии вихреобразования.
2. Изменять направление бреющего полета. Если допущена ошибка при заходе на массив, необходимо закрыть спецаппаратуру, дать газ мотору, набрать высоту не менее 50 метров и повторить заход.
3. Выполнять полеты над массивом, если его пересекают провода высоковольтной электролинии. Телефонные и телеграфные провода разрешается пересекать на высоте не ниже 10 мет-

В Челябинском подразделении заместителем командира по инженерно-авиационной службе трудится Иван Павлович Пушненко. Он — активный строитель Магнитогорского металлургического комбината в годы первых пятилеток.

В связи с тридцатилетием города Магнитогорска командир подразделения издал приказ, в котором от имени всего коллектива горячо поздравил И. П. Пушненко. Воспоминание «Героическая быль» было напечатано в Челябинской областной газете «Челябинский рабочий».

И так бывало часто.

Когда строительство первой домны близилось к концу, на объектах горного хозяйства создавалась заминка. Надо было помочь строителям рудника. Комсомольцы приняли решение: каждому члену ВЛКСМ отработать три смены на вскрышных работах. И каждый комсомолец и молодой строитель, еще не вступивший в ряды ВЛКСМ, считали своим родным делом быстрее отработать эти три смены. После трудовой вахты или в выходной день собиралась группа молодежи. Каждый спрашивал у друга:

— Ты был уже на горе? Ну, тогда пошли.

Приходили сами, разыскивали прораба или десятника и требовали отвести участок для работы.

История строительства магнитки — это воистину героическая быль.

В своей агитационной и пропагандистской работе нам надо чаще возвращаться к этим примерам, воспитывать на них молодежь, учить ее тому, как нужно бороться за решение задач, поставленных партией в борьбе за новое общество.

**Л. ШИШМАКОВ,**  
заведующий отделом пропаганды и агитации Магнитогорского горкома КПСС.

## ПОСЛЕ ТОГО, КАК ВЫСТУПИЛ «АВИАТОР УРАЛА» „Безопасность полетов—главное в работе“

Под таким названием в № 43 газеты «Авиатор Урала» от 8 июня 1960 года была помещена статья Н. Кудряшева, в которой критиковалась работа службы движения Свердловского аэропорта. Как сообщил в редакцию временно исполняющий обязанности начальника Свердловского аэропорта А. А. Теплицкий, случаи нарушения правил руководства полетами действительно имели место.

Партийной организацией и командованием аэропорта немедленно принимались меры по устранению недостатков. Каждый случай нарушения обсуждался на разборах рабочего дня в сменах и на общем собрании личного состава службы движения.

За допущение нарушения правил руководства полетами на руководителей полетов тт. Гурьева, Кузнецова и Свинтецкого, диспетчеров тт. Гульманова, Вакилова, Цеханович наложены административные взыскания, кроме того тт. Кузнецов, Цеханович, Гульманов привлечены к партийной ответственности.

Для улучшения метеорологического обслуживания полетов разработан и утвержден командованием УрТУ ГВФ четкий порядок взаимодействия между диспетчерами, пунктами службы движения и АМСГ.

Одновременно поставлен вопрос перед СУГМС и ЛШО УрТУ ГВФ о необходимости принятия мер по улучшению метеослужбы полетов и организации круглосуточного наблюдения за фактической погодой на старте.

Для обеспечения качественной работы службы движения Свердловского аэропорта требуется помощь УрТУ ГВФ в комплектовании штатов диспетчеров квалифицированным составом.

## НА АВИАХИМРАБОТАХ ЗАПРЕЩАЕТСЯ:

1. Выполнять производственные полеты при скорости ветра более 5 м/сек. — на высоте не ниже 25 м над ними.
2. Если на массиве имеются препятствия: деревья, провода, скирды и т. д., то такой массив считается сложным и он может обрабатываться только с разрешения командира по специальной инструкции.
3. Пролетать над препятствиями на высоте менее 10 метров.
4. Выполнять развороты на высоте ниже 50 метров с креном более 30 градусов и скорости на Ан-2 — 150 к/час, Як-12 — 130 к/час.
5. Выполнять полеты над массивом на скорости менее: на самолете Як-12М — 140 к/час, Ан-2 — 160 к/час по прибору.
6. Производить вылеты и

7. посадку с попутным и с попутно-боковым ветром, а также с боковым ветром более 4-х метров в секунду.
8. Производить взлеты с рабочего аэродрома при наличии длины взлетной полосы менее 400 метров.
9. Оглядываться в полете назад. Следить за волной химикатов необходимо в зеркало, прикрепленное с левой стороны в кабине пилота.
10. Брать на борт самолета посторонних лиц. Человек в задней кабине загруженного самолета может изменить центровку до опасных пределов.
11. Выполнять производственные полеты против склона, а также против

12. Превышать дневную санитарную норму полета — 6 часов и 50 посадок с продолжительностью дневного перерыва и отдыха экипажа не менее 2-х часов.
13. Производить круговые полеты над населенными пунктами с целью вызова представителей хозяйственных организаций и т. д.
14. Выполнять производственные полеты без письменных заданий представителей хозяйственных организаций.
15. Выполнять полеты на неисправной материальной части и при неисправности клапанов спецаппаратуры.

**КАЖДЫЙ ЭКИПАЖ ДОЛЖЕН СТРОГО РУКОВОДСТВОВАТЬСЯ И НЕУКОСНИТЕЛЬНО ВЫПОЛНЯТЬ ЭТИ ТРЕБОВАНИЯ**

публиканской категории Н. Ежова возвещает о начале матча.

С первых же минут разгорается острая борьба. Обе команды играют с подъемом. Однако вскоре уральцы переходят в наступление. Возле ворот сыктывкарцев возникает много опасных моментов.

Гол! Нет, мимо. Мяч уходит за сетку.

«Болельщики» живо реагируют на успех команды Уральского управления.

Однако сыктывкарцы временами прорываются к воротам хозяев поля (большинство команд уральцев составляют футболисты Свердловского аэропорта). В один из таких моментов на семнадцатой минуте первого тайма нападающий сыктывкарцев Н. Выборнов сильным ударом посылает мяч в сетку уральцев, который



цев и вратарь сдерживают натиск.

Во втором тайме инициативу берут в свои руки уральцы. Умело действуют нападающие Л. Бакарюкин, В. Казанцев, П. Степанов. На девятой минуте Л. Бакарюкин забивает второй ответный гол.

И снова атаки. Очень хорошо играет А. Чернев. За семь минут до

Сыктывкарцы обороняются, ибо сквитать счет почти невозможно. Мало времени.

Истекает последняя минута.

Свисток судьи. Матч окончен.

Итак, 3:1 в пользу уральцев.

Да, интересная, очень интересная встреча. Она показала, что команды неплохо подготовлены к соревнованию. Впрочем, послушаем, что говорят:

— Побольше бы таких встреч! — резюмирует один из болельщиков, улыбаясь, — глядишь бы и в группу «Б» вылезли...

— Команды играли неплохо, — сообщил наш вопрос судья республиканской категории Н. Ежов. — Но все же чувствуется отсутствие регулярной тренировки.

— Матч нам понравился, — сказал старший группы футболистов сыктывкарцев В. Григорьев. — Хозяева поля играли культурно, техника у них высокая.

Согласно поступившему из Главного управления ГВФ сообщению, команде Уральского управления ГВФ предстоит встретиться в Новосибирске или Красноярске с победителем 4 группы.

Что ж, желаем удачи!  
**В. ЯКОВЛЕВ,**  
Фото автора.

## УСЛОВИЯ ПРИЕМА

В ИРКУТСКОЕ АВИАЦИОННО-ТЕХНИЧЕСКОЕ УЧИЛИЩЕ ГВФ на 1960-61 учебный год.

Иркутское авиатехническое училище ГВФ готовит специалистов по технической эксплуатации самолетов и авиадвигателей. Срок обучения 2 года 10 месяцев.

В училище принимаются лица мужского пола в возрасте от 17 до 26 лет, закончившие среднюю школу и годные по состоянию здоровья к технической службе в ГВФ.

Прием заявлений и медицинское освидетельствование поступающих будет производиться до 31 июля приемной комиссией училища.

Желающие поступить в училище должны представить заявление, характеристику-рекомендацию с последнего места работы, аттестат зрелости, автобиографию, три фотокарточки размером 3×4 см, выписку из трудовой книжки, заверенную руководителем предприятия или учреждения, медицинскую справку по форме № 286 и справку с места жительства.

Паспорт, свидетельство о рождении, документ об отношении к воинским обязанностям поступающий предъявляет в приемную комиссию лично.

Вступительные экзамены будут проводиться приемной комиссией при училище с 1-го по 20 августа.

Поступающие в училище сдают экзамены по русскому языку и литературе (письменно), по математике (письменно и устно) по программе, утвержденной Министерством высшего и среднего специального образования.

Учащимся училища предоставляется общежитие. А также они обеспечиваются питанием, обмундированием и выплачивается стипендия.

Заявления с документами направлять и обращаться лично по адресу: г. Иркутск, 9, аэропорт, Иркутское авиатехническое училище ГВФ. Приемная комиссия.

И. о. редактора В. Я. РУСИН.