

ДЕСЯТОЙ ПЯТИЛЕТКЕ — УДАРНЫЙ ТРУД!

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

Десятой пятилетке — ударный труд! Под таким девизом вышли сегодня на рабочие места миллионы советских людей. Каждый советский труженик знает, что принесет новая пятилетка и стране в целом и ему лично. Отсюда, как указывается в новогоднем поздравлении ЦК КПСС, Президиума Верховного Совета СССР и Совета Министров СССР советскому народу, и горячее стремление внести свой вклад в ее осуществление. Десятая пятилетка, воплощающая в себе ленинскую генеральную линию партии, поднимает Советскую Родину к новым вершинам экономического, культурного и научно-технического прогресса, откроет советским людям новые возможности для всестороннего развития сил и способностей.

ИЗ ПЕРЕДОВОЙ СТАТЬИ ГАЗЕТЫ «ПРАВДА».

№ 1 (2014).

СРЕДА,

ЯНВАРЯ

1976 г.

ГОД ИЗДАНИЯ

XXXIV

Цена 2 коп.

Авиатор УРАЛА

ОРГАН УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

В канун Нового года в Челябинском авиапредприятии состоялось еще одно праздничное событие — слет женщин, посвященный международному году женщин. В авиапредприятии рука об руку с мужчинами трудит-

В ЗАЛЕ— ТОЛЬКО ЖЕНЩИНЫ

ся, как подсчитали работники отдела кадров, тысяча и одна женщина. Представительницы этого многочисленного коллектива и собрались в зале Дома культуры на свой слет. С приветствием к женщинам-авиаторам обратился заместитель командира авиапредприятия по ПВР А. И. Власов. После этого зал в один миг вспыхнул красным цветом — по давней, в годы революции рожденной традиции участницы слета повязали красные косынки. В фойе Дома культуры были организованы выставки различных кулинарных изделий, вязания, сшитых руками мастериц платьев, костюмов и т. п. На слет были приглашены опытные модельеры города, косметологи, которые поделились с женщинами секретами красоты. Слет принял обращение ко всем работникам предприятия и призвал их жалеть сил и умения в благородном труде.

Авиаторы обсуждают проект ЦК КПСС к XXV съезду партии

Конкретно, по-деловому

Авиаторы, как и все трудящиеся нашей страны, обсуждают проект ЦК КПСС к XXV съезду партии «Основные направления развития народного хозяйства СССР на 1976—1980 годы». Деловой разговор шел в авиационно-технической базе Кировского авиапредприятия. Авиаторы внесли

конкретные предложения, как лучше организовать работу, добиться высоких показателей. Авиатехник В. А. Игнатов предложил составить перечень наиболее часто встречающихся дефектов в подготовке самолетов, чтобы предупредить их появление, начальник АТБ Ю. А. Носко —

организовать обдув самолетов теплым воздухом, используя списанные двигатели от Як-40. Это было бы гораздо более эффективным и дешевым средством против обледенения, чем опрыскивание жидкостью «Артика». Главный механик базы В. А. Смирнов заострил внимание на том, как плохо хранится дорогостоящее наземное оборудование.

— по участковому пассажирообороту — 1 млн. пассажирокилометров;

— по налету привлекенных часов — 500 часов.

— повысить производительность труда на 0,3% против плана 1976 года;

— выполнить производственный план с полным обеспечением безопасности полетов по основным показателям к 27 декабря 1976 года.

Берут повышенные

Выполнил решения декабрьского (1975 г.) пленума ЦК КПСС и идя навстречу XXV съезду КПСС, коллектив летного подразделения самолетов Ан-2 Уктусского предприятия включился в социалистическое соревнование за досрочное выполнение государственного плана 1976 года и взял на себя

повышенные социалистические обязательства.

За счет более полного использования внутренних резервов и выполнения и перевыполнения личных планов каждым работником коллектива, коллектив в целом обязуется выполнить дополнительно к плану:

Недавно в сети политобразования Свердловского авиапредприятия прошел очередной семинар. С лекцией «Основы ораторского искусства» выступила преподаватель театрального училища А. В. Блинова. Вопросу методики подготовки к занятиям посвятил свое выступление заведующий кафедрой истории КПСС Свердловского медицинского института М. П. Хильченко. Особое внимание в хо-

Очередной семинар

де семинара было уделено изучению проекта ЦК КПСС к XXV съезду. О повышении эффективности общественного производства рассказал авиаторам кандидат экономических наук доцент Свердловского института народного хозяйства Д. Ф. Чингли.

В заключение с лекцией «Внешнеполитическая деятельность КПСС на современном этапе» выступил лектор областного общества «Знание» Б. И. Бойко.

Б. САМОИЛЕНКО, заместитель начальника аэропорта по ПВР.



ВЫ ВИДИТЕ НА СНИМКЕ АЛЕКСАНДРУ ВАСИЛЬЕВНУ КОЖЕВНИКОВУ, ТЕЛЕГРАФИСТА СЛУЖБЫ РАДИОНАВИГАЦИИ И СВЯЗИ СЫКТЫВКАРСКОГО АВИАПРЕДПРИЯТИЯ. В ДАЛЕКОМ 42-М ОВЛАДЕЛА ОНА ВОИНСКОЙ ПРОФЕССИЕЙ СВЯЗИСТА - ТЕЛЕГРАФИСТА, ВОЕВАЛА НА ВОЛХОВСКОМ И ЛЕНИНГРАДСКОМ ФРОНТАХ, НАГРАЖДЕНА МЕДАЛЯМИ «ЗА ОБОРОНУ ЛЕНИНГРАДА», «ЗА ПОБЕДУ НАД ГЕРМАНИЕЙ». ТЕПЕРЬ АЛЕКСАНДРА ВАСИЛЬЕВНА ЗАНЯТА МИРНЫМ ДЕЛОМ — ОБРАБАТЫВАЕТ ТЕЛЕГРАММЫ ПО УПРАВЛЕНИЮ ВОЗДУШНЫМ ДВИЖЕНИЕМ. И ЗДЕСЬ ОНА ВПЕРЕДИ. А. В. КОЖЕВНИКОВА — ОДНА ИЗ ЛУЧШИХ РАБОТНИКОВ СЛУЖБЫ.

Трудовой почин пилотов

В преддверии XXV съезда КПСС в коллективах Курганского предприятия рождаются ценные починки. Передовой экипаж в составе командира самолета Ан-2 Р. Ф. Тюменцева и второго пи-

лота Б. Д. Анфиногенова принял на себя обязательство: три дня работы съезда летать на экономленном горючем. Почин экипажа поддержан всем летным коллективом.

Хождение за два звука

Репортаж из стратосферы

Несколько лет назад автору этих строк довелось делать репортаж с борта всепогодного истребителя — перехватчика. Военные летчики одного из подразделений УралВО после «воздушного боя» попросили тогда расплываться на память в специальной книге. «Зачем это?» — с удивлением заинтересовался я. И услышал объяснение: «Вы у нас первый штатский гость, ходивший за сверхзвуком».

Развитие науки и техники обогнало самые смелые мечты и стремления. И то, что случилось накануне Нового года, походило скорее на прекрасную рождественскую сказку. Но это была уже неприкрашенная чудесная действительность. Короче, принял участие в первом полете необычного — сверхзвукового — самолета по обычной трассе Аэрофлота. Назерное, читатели уже догадались, что сейчас речь пошла о Ту-144. Белоснежный красавец лайнер с бортовым номером 77106, а у испытателей окрещенный попросту «се-

меркой», с пятью тоннами аппаратуры и груза ждал своего мига в подмосковном аэропорту Домодедово. Рядом стояла вылитая копия — шестерка». Старый знакомый, в прошлом выпускник свердловской школы ВВС Э. В. Елян — Герой Советского Союза, заслуженный летчик-испытатель, показал схему броска в Алма-Ату по ортодромии, то есть кратчайшему отрезку в 3200 километров, и потопил занять место и привязаться. За приоткрытой дверцей кабины переговаривались его подопечные, которым нынче доверили штурвал и пульт с индикаторами. Они в форменных черно-белых шлемах походили на диких животных. Сам Эдуард Ваганович поспешил в диспетчерскую руководить полетом. На глазах доброй сотни собравшихся болельщиков и фоторепортеров, при-

строившихся в линии отрыва в поисках выгодного кадра, лайнер, словно мифическая птица с чуть опущенным клювом, равнуса вперед по довольно коварной, мокрой от снега полосе. Но он взмыл выше в точно намеченной точке. Через секунды уже на эшелоне 2000 метров смолкли шумы от встречного воздушного потока. Это опытные пилоты И. К. Ведерников и В. Д. Попова подняли ОФН — тот ранее отклоненный для лучшего обзора застекленный «нос» фюзеляжа. Теперь машина уже напоминала гигантскую обтекаемую стрелу, выпущенную из богатырской катапульты. Причем в гору она шла, разгоняясь, благодаря мощной энергооборуженности. Но перегрузок не ощущалось, так же как не слышалось гула четырех могучих турбин, расположенных в хвосте. В про-

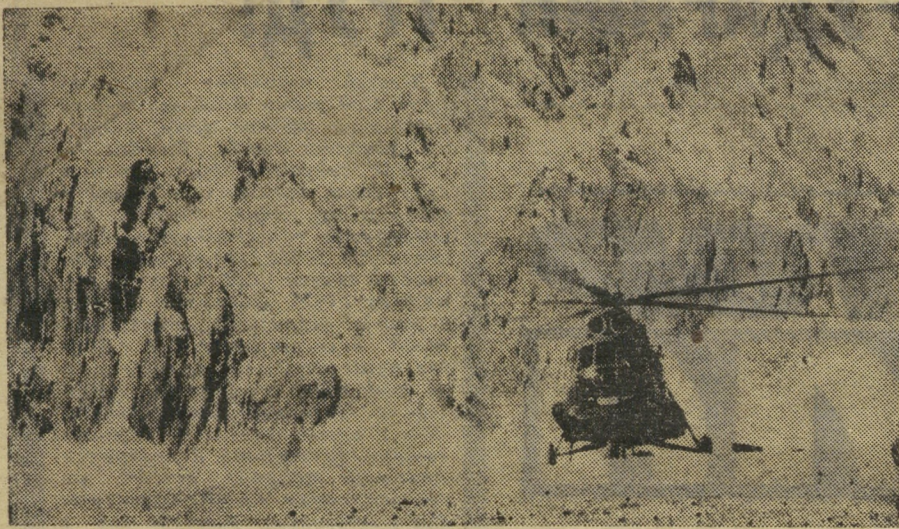
сторном герметическом салоне на 130 мест с мягкими креслами, полированными столиками и ворсистым ковром созданы условия едва заметного подъема. Заботливый экипаж, выделенная техгруппа (ведь экзамен крылатому новичку продолжается) подключили своих пилотеров пассажирско-журналистов к внутренней радиосети, чтобы те не прозевали кульминационные моменты.

«Внимание, шестнадцатая минута, высота 10 километров, преодолели первый звуковой барьер», — немного торжественно вещал голос в динамике. Представил, что где-то зади раздался характерный хлопок взрыва, отстал разгневанный звук. А тут лишь дрожащая стрелка перескочила через обозначение один «М». Не успел как следует осознать значительность события, как последовала очередная новость: «Высота шестнадцатая, пошли» со второй звуковой скоро-

[Окончание на 4 стр.]



Мастер ОТК авиационно-технической базы Пермского МВЛ предприятия Михаил Дмитриевич Тарасов — один из ветеранов предприятия. С 1949 года работал он авиатехником в Кудымшаре, а с 1963 года стал мастером ОТК. Михаил Дмитриевич — грамотный специалист, хороший наставник молодежи. Фото Н. Алексеева.



МИ-8

В ВОЗДУХЕ И НА ЗЕМЛЕ

III-летно-техническая конференция МГА по вертолету МИ-8

В ПОСЛЕДНИЕ дни завершающегося года девятой пятилетки в Свердловске в Доме культуры Свердловского авиапредприятия состоялась летно-техническая конференция по обмену опытом летно-технической эксплуатации вертолета МИ-8.

Со всех концов нашей страны слетелись сюда пилоты и инженерно-технические работники, специалисты ремонтных заводов гражданской авиации и заводов-изготовителей, научно-исследовательских институтов и конструкторских бюро.

Работой конференции руководил заместитель начальника управления летной службы Министерства гражданской авиации Александр Матвеевич Бирюков, в работе конференции приняли участие и выступили с докладами заместитель начальника отдела ГУЭРАТ Иван Иванович Железняк, старший пилот-инспектор УЛС МГА Анатолий Александрович Крылов.

В работе конференции принимали участие старший пилот-инспектор управления инспекций по безопасности полетов МГА Георгий Иванович Сазонов, начальник Уральского управления ГА тов. Уткин В. А. и главный инженер нашего управления тов. Машкинский И. Е.

ЗА ГОДЫ девятой пятилетки вертолет МИ-8 прочно встал на вооружение предприятий гражданской авиации. Стоит сказать, что только за последние два года в некоторых управлениях нашего министерства МИ-8 выполняют от двадцати до тридцати пяти процентов всего объема выполнения народнохозяйственных задач.

МИ-8 сегодня ставит опоры линий электропередач, помогает укладывать высоковольтные вровода на просеки и

прямо на изоляторы, монтировать буровые вышки и доставлять на них вахты монтажников и эксплуатационников, МИ-8 незаменим для доставки крупногабаритных грузов на внешней подвеске и мелких грузов внутри фюзеляжа. МИ-8 приходит на помощь врачам и спасательным группам, содействует работе пожарных десантов и патрульных групп в момент наивыс-

дня побывать в степи, лесостепи, тайге, лесотундре, тундре, а то и забраться в арктические области. Совершенно ясно, что те, кто эксплуатирует МИ-8, ставят перед ним все новые и новые задачи. Ясно, почему и ремонтникам, и изготовителям, и создателям вертолета они предъявляют все новые и новые требования.

КОНФЕРЕНЦИЯ прошлого года — вторая. Первая

сских условиях при выполнении самых различных задач. Рассказывали об опыте технического обслуживания, о мерах по предупреждению летных происшествий и предпосылок к ним. Значительное место на выставке заняли вертолетчики и инженерно-техни-

схемами и диаграммами, кинофильмами и диапозитивами.

В заключение конференции выступили многочисленные представители всех заинтересованных сторон. Одни из них поддерживали докладчиков и в доказательство приводили факты из практики своих предприятий, другие стремились дать квалифицированный, аргументированный ответ.

Участники конференции пришли к единому мнению, что вертолет МИ-8 за время эксплуатации завоевал надежный авторитет и у пилотов, и у технического состава. Но и разработчикам, и заводам-изготовителям нужно своевременно реагировать на предложения по улучшению работы агрегатов вертолета, значительно улучшить оснастку для выполнения полетов с грузом на внешней подвеске.

Немало предстоит изменить и в организации работы вертолета, сократить время его неработоспособности.

Участники конференции разъехались по местам. Они передадут опыт, полученный на конференции, своим товарищам по работе.

А. НАГИБИН.

НА СНИМКАХ: МИ-8 совершил посадку на высоте 4200 метров в горах Памира; выступают: зам. начальника отдела ГУЭРАТ Иван Иванович Железняк, старший пилот-инспектор УЛС МГА Анатолий Александрович Крылов, зам. главного инженера УрУ ГА Владимир Дмитриевич Мазиненков, начальник АТБ Уктусского авиапредприятия УрУ ГА Владимир Максимович Середа, зам. начальника АТБ Печорского авиапредприятия Коми УГА Александр Николаевич Воловин; в зале — участники конференции.



шей пожарной опасности.

МИ-8 перевозит сено для зимующего в горах скота и горючее для дизельных электростанций. Помогает ориентироваться судам, идущим среди льдов, и доставляет пресную воду геологам в пустыне.

ОТСЮДА самое богатое разнообразие условий работы этой замечательной машины. Она забирается на высоту свыше шести тысяч метров в высокогорных районах. Летит над бескрайними просторами ледяных полей. Работает и при температуре ниже -40°C, и при температуре +50°C!

Зачастую одному и тому же экипажу на одной и той же машине приходится в течение одного

проходила тоже в Свердловске еще тогда, когда Министерство гражданской авиации только начало осваивать эту новую технику.

Естественно, что эта, — вторая, — конференция собрала и больше участников — сто пятьдесят человек, — и вопросы, поставленные на ней, носили более глубокий, аргументированный характер.

ПЕРЕД началом конференции во время перерывов между заседаниями участники конференции познакомились с большой выставкой, подготовленной управлениями и заводами гражданской авиации. Большие планшеты рассказывали об опыте применения вертолета в различных климатиче-

ческие работники Уктусского авиапредприятия Уральского управления ГА. Они не только показали на диаграммах и красочных плакатах работу МИ-8, но развернули показ достижений новаторов - рационализаторов по улучшению вооруженности технического состава при выполнении тех или иных регламентов.

ЗА ДВА дня присутствующие прослушали восемнадцать докладов, авторы которых являлись не только специалистами министерства, но и представители Коми УГА, Тюменского, Таджикского, Якутского УГА, научно-исследовательских институтов, разработчиков вертолета.

Докладчики иллюстрировали свои доклады



«...Петерс Гуго Петрович является единственным человеком в Советском Союзе, который стал летчиком, имея дефект левой нижней конечности [ампутирована].»

[Из протокола высшей медицинской комиссии Министерства гражданской авиации. Октябрь, 1975 год].

НО ПРЕЖДЕ чем появится этот протокол, пройдут долгие и трудные годы. Годы испытаний, которые жизнь щедро взвалит на плечи одного человека. И он выйдет победителем, достигнет, казалось бы, невозможного. Но вначале несколько строк истории.

Без малого триста лет назад семья Петерсов в поисках лучшей доли покинула Голландию. Около ста лет жила в Германии, а затем переехала в Россию, где с 1783 года пустила прочные корни. В сентябре 1937 года в далеком киргизском селе Орловка родился Гуго Петерс, о котором и пойдет наш рассказ. В 1943 году маленький Гуго впервые увидел самолет.

— Мама, самолет... смотри, самолет... вырасту — буду летать...

Через год мать умерла, и для Гуго детский дом до конца войны становится родным. После войны бабушка из далекого села под Оренбургом забирает его к себе. Первую зиму Гуго тяжело болеет. Он почти не встает с кровати, но уже тогда в хиллом на вид мальчике навсегда поселяется страстная мечта о небе. Вслух об этом говорить нельзя было — набожная бабушка и слушать не хотела о летчиках, но по ночам Гуго часто снился серебристый самолет в высоком небе.

А годы сменяли друг друга, и жизнь шла своим чередом. Окончена семилетняя школа. Встал вопрос: куда идти дальше? Гуго решает поступать в Оренбургский техникум механизации, но не потому, что это влекла туда профессия механика, а исключительно из за парашютной секции, которая работала при техникуме. Конечно же, Гуго сразу записывается в секцию, но через год секцию ликвидируют и у него пропадает желание учиться дальше. Пошел в спортклуб — и опять неудача — не хватило года до семнадцати лет.

— Через год приходи, — сказали ему на прощанье. Однако ждать пришлось значительно дольше.

1953 год стал для Гуго роковым. Петерс поступает на курсы механизаторов, которые можно окончить за год. Теоретические занятия здесь сочетались с практическими — работой на сельскохозяйственных машинах. Однажды, выполнив упражнение по вождению, Гуго попытался на ходу с трактора прыгнуть на землю. Попытка не удалась: он зацепился за порог кабины и упал. Левая нога попала между траками гусеницы трактора. Адская боль пронзила все тело, и Гуго потерял сознание. Подоспевший врач констатировал: раздроблена голень левой ноги.

...Пришел в себя уже в больничной палате. Белые стены, белые занавески на окнах. В окно сквозит цветущие ветки нежно спящего высокого неба. Оно перечерчивалось белой ниткой инверсий от невидимого самолета. Он до крови закусил губу и заплакал, прикрывшись от стыда и горя рукой. «Инвалид... всю жизнь на костылях... жалкое существование...» — мелькали отрывочные мысли в его воспаленном мозгу. Друзья принесли ему много разных книг, среди которых были «Повесть о настоящем человеке» В. Полевого и «Как закалялась сталь» Н. Островского. Гуго много раз перечитывал их. Иногда он думал: «Маресьев до ампутации ног уже был летчиком... героем... Островский не летал — он писал...»

...И потекли дни, недели, месяцы. Однообразные, серые. Гуго учился ходить на костылях, затем на протезе с палочкой. Думали, палочка — на всю жизнь. Но Петерс так не думал. Как только поджила больная нога и приработался хорошо подогнанный протез, Гуго стал учиться ходить без палки... потом бегать... Гуго заканчивает курсы счетоводов и два следующих года работает в колхозе, стараясь ни в чем не отставать от своих сверстников. Работает как все, не требуя никаких спецусловий: бегает как все, ходит на лыжах; катается на велосипеде. Учитесь ездить на мотоцикле и, наконец, заканчивает курсы шоферов. После этого Гуго едет в район, уст-

раивается шофером на автобазу. Он так хорошо научился ходить на протезе, что длительное время никто даже не подозревал, что у этого худощавого старательного парня нет левой ноги. По вечерам Гуго заперев читает все, что можно достать в библиотеке по планерному спорту, аэродинамике, авиамоделлизму. Частый гость он и в организациях ДОСААФ. Как первый шаг в осуществлении мечты о небе — Гуго добивается разрешения создать планерную секцию в селе Сузановке. Он снова переезжает в колхоз. В тетрадке у Гуго появляется запись: «Сегодня привез планер первоначального обучения БРО-11». 17 февраля 1957 года Маршал Советского Союза С. М. Буденный подплет протокол о награждении Петерса Гуго Петровича нагрудным знаком «За активную работу».

ся и Гуго Петерс. Он едет в Москву, убеждает, просит проверить его на практике, но все его попытки разбиваются о букву инструкции. И тогда друзья советуют ему обратиться к знаменитому хирургу Г. Грейферу, который в войну был в составе медицинской комиссии, допустившей Алексея Маресьева к полетам. Грейферу понравился немногословный, но волевой и настойчивый парень, и он согласился освидетельствовать



Возвращение в небо

* Очерк

ПЕРВОЕ сентября 1957 года Гуго хорошо помнит. В этот день из пыльного сарая вывели планер. На скошенном лугу, на холме решено было его испытать. Прибыл наконец-то первый пилот-инструктор. Планер закрепили на земле, стали натягивать резиновый стартер. И здесь случилось непредвиденное. Стартер сорвался, и планер взмыл в воздух. В кабине планера находился Гуго. Теоретически он был уже подготовлен хорошо, и это в какой-то мере помогло ему быстро овладеть собой. Конечно, только по счастливой случайности все обошлось благополучно, но эта случайность была символической. Небо приняло Гуго. Пилот-инструктор А. Попов после первого полета похвалил Гуго по плечу, одобительно сказал:

— Летать можешь! Летать будешь!

Начались светлые и радостные дни, полные волнений и переживаний. За короткое время Гуго сделал около четырех десятков стартов. Взлет и посадка сданы на «отлично». Он летает с упоением и вместе с пилотом-инструктором начинает учить других. Однако радость оборвалась. Через три месяца закрыли планерную. Тогда Гуго просит устроить его инструктором на добровольных началах в любое место, где есть планерная секция. И везде ему отказывают. Отказывают с улыбкой, не понимая; безногий инструктор — планерист?

— Вы же знаете, как я летаю. Ну проверьте еще раз, со всей строгостью, — просит Гуго, — посмотрите, как я летаю, что знаю, а тогда решайте.

Но никто всерьез его слова не принимает. Стоит ли терять время? Ну, летал, но ведь без ноги, а инструкторской это не предусмотрено.

«...Не унывай! Сила воли у тебя есть. И я почти уверен, что твой путь будет служить примером и окрылять людей... Перебирайся ко мне в Челябинск, здесь есть большой аэропорт. Устроишься на работу, а там посмотрим...» — пишет Гуго старший брат Эрнест из Челябинска. Петерс переезжает в Челябинск. Работает в аэропорту кладовщиком, потом мотористом, водителем спецавтомобиля. И конечно же, сразу становится активистом местного спортклуба. Гуго много летает на планерах, в совершенстве осваивает технику пилотирования. Здесь он заслуживает звания лучшего общественного пилота-инструктора аэроклуба. И вот, когда, казалось, уже ничто не могло помешать Гуго летать, из Центрального комитета ДОСААФ приходит команда отстранить его от полетов. Заместитель председателя ЦК ДОСААФ по летной работе решает, что не может человек без ноги летать. Не имеет права. Не положено.

Несмотря на прошения Петерса и ходатайства аэроклуба, разбираться долго не стали. Не положено. Это было первое отлучение Гуго от неба.

НЕ ЗНАЮ, есть ли металлы, которые не плавятся ни при какой температуре, но были, есть и всегда будут люди, которые никогда, ни при каких обстоятельствах не изменят себе. К такой категории относил-

его. Состоялось тщательное медицинское обследование. Два часа он «мучил» Гуго. Сравнил силу ног, заставлял приседать, прыгать, бегать...

— Будет трудно — приходи, — сказал он на прощанье счастливому Гуго. С мнением опытного хирурга и на этот раз посчитались. После дополнительного экзамена по специальным предметам Гуго разрешили летать. Окрыленным возвращается Петерс в Челябинск.

...И еще почти десять раз зеленели и желтели травы. Это были годы его становления как летчика профессионала. В Златоусте, куда переезжает Гуго, он встречает хорошего человека — Льва Александровича Комарова, который впоследствии сыграет большую роль в его жизни. Талантливый самородок, бывший летчик, энтузиаст авиации, Лев Александрович многие годы руководил авиамодельной лабораторией в городе. Вот к нему то и пришел Гуго. В течение двух лет юные авиамоделисты города под руководством Комарова строят своими руками настоящий самолет, который называют «Малышом». Первые облеты его делали Комаров и Гуго. Они учили его летать. К этому времени Гуго успел закончить планерную школу и имел уже официальное удостоверение на право обучения. «Малыш» вышел на славу, выдержал все испытания. О нем писали газеты, снимали кинофильм, который впоследствии будет показан авиаконструктору О. К. Антонову и он пригласит сперва Комарова, а затем и Гуго Петерса к себе в конструкторское бюро. Но это будет позже, а пока на «Малыше» в аэроклубе ДОСААФ вплоть до 1967 года будут летать будущие пилоты — ученики Комарова.

Знаменитый авиаконструктор О. К. Антонов проявил большой интерес к самостоятельному самолету Златоустовского Дворца пионеров и его конструктору Л. А. Комарову. Вслед за Комаровым переходит в авиационную лабораторию антоновского конструкторского бюро Петерс Гуго. Здесь он работает авиамехаником и одновременно продолжает летать на планерах. На новом месте впервые с пониманием, без улыбки отнеслись к страстному стремлению Гуго летать на самолетах. Два с половиной года, проведенных Гуго в этом коллективе, были для него большой жизненной школой. Именно здесь он по настоящему пополнил свой теоретический багаж, стал пилотом.

Десять лет добивался Гуго разрешения сделать прыжок с парашютом, но только у Антонова его выслушали, проверили теоретические расчеты прыжка и разрешили. Одно дело — получить разрешение и совсем другое — совершить прыжок. Гуго сделал шаг, оттолкнулся и... провалился. Над головой ухнуло. В глазах поплыли оранжевые круги — парашют раскрылся. Гуго остановился посреди синего неба, вдохнул полной грудью. Ему не хотелось опускаться на землю, он закричал:

— Ого-го-го! Эй-эй-эй! — И едва себя услышал.

У Антонова Гуго не побоялся поехать на курсы подготовки летчиков. После года учебы Гуго получает диплом летчика-буксировщика. В дипломе по всем предметам — отлич-

ные оценки. Гуго хорошо помнит свой первый самостоятельный полет на самолете. До мельчайших подробностей помнит он, как впервые поднялся в воздух один, без инструктора. Лишь мешок с песком был немим свидетелем его торжества. Свершилось то, к чему с таким трудом и фантастическим упорством он шел долгие годы. Уверенно билось сердце стосильного По-2. Посвистывали на ветру расчалки. И он один, совсем один в бескрайнем просторе! Крепко держат руки штурвал, который никакая сила не сможет вырвать у него.

— Молодец! Так держать! — похвалил инструктор, а сам подумал, что так точно, в такой ветер посадит машину не всякий пилот, имеющий и здоровые ноги. За эти два года Гуго успел завершить и свое среднее образование. Анализируешь сделанное Гуго за этот короткий отрезок времени и невольно проникаешься уважением к его упорству, силе воли, целеустремленности.

В 1968 году Гуго Петерс с сожалением оставляет коллектив конструкторского бюро Антонова. Техническая работа, которую он выполнял, уже не удовлетворяет. Его тянет в небо. Он хочет только летать. С 1968 по 1972 год Гуго работает как летчик-буксировщик в аэропорту города Арсеньева, на Дальнем Востоке. Он много летает, осваивает новый, более совершенный тип самолета. Его допускают к полетам на самолете Ан-2.

В СКОРЕ затихнет кончается. За Петерса принимаются вновь, и основательно. Сменяется командование ДОСААФ, и новый заместитель председателя ЦК ДОСААФ по летной службе направляет в Арсеньевский ДОСААФ телеграмму: «Петерса Гуго Петровича от летной работы отстранить. Привлечь для преподавательской работы, не связанной с полетами...»

— Время Маресьевых давно прошло, — сказал он. — Сейчас не война, есть достаточно здоровых людей.

Начальник аэроклуба ДОСААФ Арсеньева, общественные организации города выступили с ходатайством разрешить Петерсу летать, но командование ДОСААФ было неумолимо. Петерса вторично отлучают от неба. В его личном деле появляется новая запись, подытоживающая его летную работу: «За 12 лет летной работы не имел ни одной малейшей предпосылки к легкому происшествию. Подготовил 107 планеристов, 115 парашютистов. Совершил 3411 полетов сам». И снова перед Гуго встал вопрос: что делать? Он решает навсегда оставить ДОСААФ и возвратиться в Челябинское авиационное предприятие гражданской авиации, где его уже хорошо знают. Его посылают в школу высшей летной подготовки гражданской авиации на курсы диспетчеров службы движения воздушного транспорта. После их успешного окончания Гуго начинает работать диспетчером. Гуго принимает и отправляет воздушные суда в высокое уральское небо, но сам не летает. Может быть, смирится, подчинится злой судьбе? Откажется от мысли вернуться в небо? Может быть, действительно, время Маресьевых прошло? Нет! Не может этого быть. Никогда не пройдет время Маресьевых, как никогда не оскудеет земля русская героями. А небо зовет, манит и нет сил спокойно смотреть, как взлетают самолеты. Гуго снова начинает стучаться во все двери. Но с чего все-таки начинать? Идти опять к Грейферу?.. Но нет уже в живых хирурга. Обращаться в ЦК ДОСААФ — бесполезно. И Гуго начинает новый тур хождений по инстанциям в Министерстве гражданской авиации. Командир Челябинского предприятия гражданской авиации Алексей Федорович Чернышев отнесся с пониманием к просьбе Петерса, тем более, что характеризовался он весьма положительно: «Ударник коммунистического труда. Проявляет деловую инициативу. Требователен к себе. К работе относится добросовестно, не оставляя начатого дела. Всегда готов к выполнению любого задания. Стал диспетчером третьего класса». Челябинское предприятие возбуждает ходатайство перед управлением в порядке исключения допустить Петерса Гуго Петровича к летной работе. Первая ЦВЛЭК (центральная врачебно-экспертная комиссия) Министерства гражданской авиации в деталях разбираться не стала. Как это, безногий — и летчик? Не положено.

Вл. САМСОНОВ.
Челябинск — Свердловск.
(Окончание в следующем номере).

На важнейших стройках пятилетки



ской авиации на обслуживании отраслей народного хозяйства республики. Авиация является надежным помощником геологов, газовиков, нефтяников, строителей, эксплуатационников газо- и нефтепроводов, линий электропередач, врачей, тружеников сельского хозяйства.

Почти на все буровые доставляют авиаторы геологов и нефтяников, в полевые партии — изыскателей новых месторождений полезных ископаемых, к больным в тундру или в тайгу можно только вертолетом долететь.

Из года в год увеличиваются объемы авиационного обслуживания этих отраслей. По сравнению с фактическим выполнением за 1974 год налет на применение авиации в народном хозяйстве к концу прошлого года увеличился на 20 проц.; а к достигнутому уровню 1970 года (последнего года восьмой пятилетки) ожидаемый нами налет 1975 года почти удвоится. Такой рост связан с ростом всех ведущих отраслей народного хозяйства Коми АССР. Ибо годы девятой пятилетки были годами резкого увеличения геологоразведочных работ Ухтинского геологического управления и создания на просторах весьма перспективной Тимано-Печорской нефтегазосной провинции — базы для становления и развития крупной нефтяной и газовой промышленности республики. В этот период авиатранс-

портом было перевезено более 261 тыс. тонн различных грузов и 906 тыс. служебных пассажиривозов. 95 проц. всего объема обслужено вертолетным парком.

Если в начале пятилетки линиями основного грузопотока были Ухта—Вуктыл, Печора — Вуктыл, Печора — Инта, то за последние 3—4 года эти линии все больше идут на север: Печора — Усинск — Возей, Печора — Грубешор — Командиринор — Шакинские буровые, Ухта — Усинск. Заметно возросли объемы авиационного обслуживания из аэропортов Инта, Воркута и с оперативной точки Денисовка. С нарастающими темпами ведется поиск бокситов на Ворыкве.

Основные стройки, в которых авиация принимала самое активное участие по доставке всевозможного оборудования и различных грузов, — это прежде всего главная стройка республики — Усинск, его становление. Именно с этой стройкой связано резкое увеличение объемов авиационного обслуживания Печорского авиапредприятия и освоение вертолетной техники Ми-6.

В 1971 году авиация республики обслуживала строительство метанолапровода Ухта — Вуктыл — Печора протяженностью 354 км для Вуктыльского газопромислового управления.

В 1973 году велось строительство первой очереди ЛЭП-220 Ухта — Печора протяженностью

258 км. В строительстве принимали участие экипажи вертолетов Ми-6 Печорского авиапредприятия. Вторая очередь этой линии строилась в 1974 году по трассе Ухта — Микунь. Принимали участие ухтинские авиаторы.

В том же году велось строительство нефтепровода Усинск — Печора — Ухта — Микунь с выходом на Ярославль. И снова подключились на эту стройку авиаторы Ухты и Печоры. А в текущем году вертолеты этих авиапредприятий снова были на строительстве нефтепровода к Возейскому месторождению, вывозили из Печоры и со станции Сыня опоры и фундаменты, барабаны проводов и изоляторы

для ЛЭП-220 Печора — Усинск. И понятно, что на этих стройках без тяжелой вертолетной техники не обойтись, так как трассы эти проходят по сильно пересеченной местности, где много болот, ручьев. Необходимая помощь оказывалась авиаторами в девятой пятилетке совхозам Министратва сельского хозяйства Коми АССР. За эти годы внесено минеральных удобрений на площади 90 тыс. гектаров лугов и пастбищ. Ежегодно авиационные работы проводились в 15—17 хозяйствах.

Большой объем работ выполнен Сыктывкарским, Ухтинским и Печорским авиапредприятиями на лесопатрульных полетах по охране

«зеленого друга» — тайги. Охраняемая площадь лесных массивов и лесотундры ныне составляет около 43 млн. гектаров. За годы пятилетки с помощью авиации обнаружено 3950 лесных пожаров и 2610 ликвидировано, доставлено на эти пожары для борьбы с огнем и вывезено обратно около 15 тыс. человек и большое количество груза. Досрочно выполнив пятилетнее задание, а также планы и социалистические обязательства 1975 года, работники Коми управления гражданской авиации обязались встретить XXV съезд КПСС новыми трудовыми достижениями.

В. КЫЗРОДЕЗ,
начальник отдела
ПАНХ Коми УГА.

П ОЗАДИ завершающий год девятой пятилетки. Все больше поступает рапортов трудовых коллективов и предприятий о достигнутых рубежах в выполнении государственного плана, социалистических обязательств. С полной отдачей сил, энергии и творческой инициативы работали в прошлом году авиационные предприятия Коми управления гражданской

Пернатые против самолетов

ТОКИО. Все более опасными становятся для самолетов обычные пернатые. За последние годы заметно возросло число аварий самолетов в результате столкновения с птицами. Так, например, в токийском аэропорту Ханэда, где ежедневно взлетает и садится более 400 самолетов, в 1975 году произошло 22 таких случая. Всего же за прошлый год только компании «Ниппон коку» птицы нанесли ущерб в размере около 40 млн. иен.

Все попытки аэродромных властей сделать так, чтобы птицы селились подальше от летного поля, оказались безуспешными. Два года назад в аэропорту Ханэда была установлена система громкоговорителей, которая должна была отпугивать пернатых, но эффективность ее ничтожна, особенно в ветреные дни. С конца прошлого года власти Ханэда начали проводить отстрел пернатых, но это снизило число птиц всего на сотню долю процента.

Вот и ломают голову аэродромные власти: как защитить самолеты?

[Окончание. Начало на 1 стр.]

стью 2300 километров в час. На борту все в порядке, приборы работают нормально.

У нас состоялась импровизированная пресс-конференция. Хозяйка сперва сама расспрашивала, осо-

рогого галстука представляла Ту-144 в миниатюре), поведал немало интересного. Из его рассказа выходило, например, что бортовые автопилот, ЭВМ и АСУ могли не только вести, как положено, самолет, но и самостоятельно посадить. Приятный микроклимат с температурой

оригинальная система кондиционирования. Она же охлаждала и внешнюю обшивку, которая при столь стремительном движении нагревалась до 120 градусов, хотя снаружи стоял адский холод — минус 60°. Запомнив внушительную цифру, невольно прилинул к иллюминатору. Разумеет-

бых привилегий. В этом таилась лишняя выгода — способность приземлиться на любую «бетонку».

В столице Казахстана вместительные баки заправили горючим и 144-й стартовал снова — над заснеженными горами Заилийского Алатау. Весь путь туда и обратно в

Хождение за два звука

Репортаж из стратосферы

бенно Романа Кармена — младшего, оператора телевизионной программы «Время», уже пятнадцать лет следующего по стопам известного отца, неистового кинохроникера. А затем охотно удивлялись и наше профессиональное любопытство. Ведущий бортинженер И. С. Майборода, косая сажень в плечах (даже заколка его

+20° и нормальное давление (кислородные маски в спинках сидений лежали чисто символически) на набранной окончательной высоте в восемнадцать километров поддерживала

ся, чудо-металл не превратился на глазах в этаким раскаленный метеорит. Зато далеко внизу «пылил» инверсией, оставляя белесый след, дозвуковой туполевский корабль. Стратосфера, которую когда-то штурмовали лишь рекордсмены-асы, преподнесла и еще один сюрприз. Небо в зените казалось бархатно-черным. Именно такое виделось космонавтам. Впрочем, оно сделалось опять голубым, когда началось снижение. Наконец, впереди выключили форсажные камеры, произошло торможение, и будто вернулся знакомый мир старых понятий. Сверхзвуковой прервенец отлично вписался в обыкновенный круг — коробочку и на последнюю прямую вышел сквозь мгlistую дымку довольно степенно, не пугая медленных собратьев и не требуя для себя осо-

итоге занял лишь четыре часа, в три раза меньше, чем, скажем, на Ту-154, и в четыре, чем на Ил-18. Это своеобразный рекорд советской гражданской авиации. Не случайно в Москве первым по трапу поднялся к нам довольный генеральный конструктор. А. А. Туполев сердечно обнял пилотов, которых «технари» принялись на радостях качать, перекинул шуточку с журналистами. Я взял у него мини-интервью с автографом, спросив о сроках подобного «прыжка» на восток, через Урал, когда Свердловск станет запасным аэродромом. Алексей Андреевич сказал: «Будет и такой. В 1976-м можно планировать все».

Меня провожала на борту романтическая песня «Надежда». Ее слова о замысловатых сюжетах на неизведанном пути звучали как нельзя кстати. На прощанье еще бросил взгляд на автоштурман, циферблат-глобус, который фиксировал пройденную «голубую» дорогу. С учетом современности стоило утверждать, что позади осталось сказочное хождение не только за три моря, но и за целых два звука.

В. ЗАЙЦЕВ.

Свердловск — Москва — Алма-Ата.



Предновогодние старты

В канун Нового года в Ухтинском предприятии прошло открытие зимнего сезона. По традиции авиаторы состязались в этот день в лыжных гонках. В результате упорной борьбы первое место завоевал Григорий Алимов — авиатехник АТБ, на втором месте — Борис Шмелев, радиотехник АТС, на третьем — Василий Логиновских.

В командном зачете первое место присуждено подразделению вертолетчиков, где командиром С. Б. Бутов.

Л. НЕЧАЕВА.



НАШ АДРЕС

И ТЕЛЕФОН:

Иллюстрация издательства «Уральский рабочий», г. Свердловск, проспект Ленина, 49.

г. Свердловск, И 20
Редакция газеты
«Авиатор Урала»
Тел. 295-461.
2-5-4116.

Редактор В. С. ГУРИН.

НС 26007. Заказ № 2641.