



«Нам разум дал стальные руки-крылья...»

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

№ 33 (2046).

СРЕДА,

15

СЕНТЯБРЯ

1976 г.

ГОД ИЗДАНИЯ

XXXV

Цена 2 коп.

Авиатор УРАЛА

ОРГАН УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ
И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

Решения XXV съезда КПСС — В ЖИЗНЬ!

Телеграмма

От имени коллегии МГА и от себя лично горячо и сердечно поздравляю пилотов и штурманов, инженеров и техников, рабочих и служащих управления с 20-летием начала успешной эксплуатации реактивного первенца Аэрофлота самолета Ту-104. 15 сентября 1956 года рейсом Москва—Иркутск наша великая Родина открыла новую эру на воздушном транспорте, положив начало массовым регулярным перевозкам пассажиров на реактивных самолетах. Это создало прочную основу для широкого внедрения в гражданской авиации достижений научно-технического прогресса, способствовало ее ускоренному развитию. Аэрофлот вышел в число крупнейших авиакомпаний мира. Успехи в развитии реактивной авиации стали возможными благодаря замечательным кадрам авиаторов, их высокой профессиональной подготовке, выучке и мастерству. Пионерами освоения Ту-104 явились замечательные летчики Аэрофлота Е. П. Барабаш, А. П. Быстрицкий, П. И. Девятков, Г. Д. Кузнецов, И. В. Орловец, К. П. Сапелкин, П. В. Солдатов, Н. А. Усаилов, В. А. Филимонов, Н. М. Шапкин, В. М. Кувалдо, И. З. Самодалашвили, Г. И. Быков и другие.

20-летие реактивного первенца Аэрофлота Ту-104 авиароботники отмечают в обстановке самоотверженной борьбы за претворение в жизнь исторических предначертаний XXV съезда родной ленинской партии. Выражаю твердую уверенность в том, что труженики дважды орденоносного Аэрофлота, приумножая его славные традиции, используя богатый опыт ветеранов, добьются новых успехов в повышении эффективности производства и качества работы, роста производительности труда при широком внедрении в производство достижений науки и техники, досрочном выполнении плановых заданий первого года десятой пятилетки.

Желаю Вам, дорогие товарищи, доброго здоровья и большого счастья.

БУГАЕВ.

* Сегодня исполняется 20 лет эксплуатации
самолета Ту-104 в Аэрофлоте



Юбилей первенца

реактивной техники

В 1956 году на воздушные трассы вышел реактивный первенец Аэрофлота самолет Ту-104. Этим самолетом Советский Союз открыл новую эру на воздушном транспорте — эру реактивной техники, опередив на два года передовые капиталистические страны в использовании реактивных самолетов для перевозки пассажиров.

В освоении новой авиационной техники нашли свое наиболее яркое выражение отличная подготовка и высокая культура летного и технического состава, богатый практический опыт, патриотизм, высокая политическая сознательность всех работников гражданской авиации.

Из замечательной плеяды тружеников авиации в числе первых освоили новую реактивную и турбовинтовую технику летчики В. А. ФИЛОНОВ, К. П. САПЕЛКИН, Б. П. БУГАЕВ, Г. Д. КУЗНЕЦОВ, А. П. БЫСТРИЦКИЙ, П. И. ДЕВЯТОВ, И. В. ОРЛОВЕЦ, Е. П. БАРАБАШ, Н. М. ШАПКИН, С. Н. КОХАНОВСКИЙ, Г. И. БЫКОВ, Г. А. НИКИФОРОВ и многие другие.

Вслед за первенцем реактивных самолетов Ту-104 появились новые воздушные корабли Ил-18 с четырьмя турбовинтовыми двигателями, а также дальний магистральный 170-местный самолет Ту-114, получивший на Всемирной выставке в Брюсселе высшую награду «Гран-При». На более коротких воздушных линиях совершали полеты самолеты Ту-124.

В 1965 году самолеты с газотурбинными двигателями совершали регулярные полеты во все столицы союзных республик, крупные промышленные и административные центры

страны. На местных воздушных линиях они перевозили пассажиров между городами тысячами населенных пунктов.

Реактивная техника Советского Союза завоевала авторитет и доверие граждан не только нашей страны, но и зарубежных стран. Более 30 государств Европы, Азии, Африки и Америки эксплуатировали закупленные в нашей стране самолеты Ту-104, Ту-124.

Переворужение гражданской авиации на реактивную технику, дальнейшее развитие Аэрофлота дали возможность поларной авиации приступить к выполнению больших и сложных работ по освоению Арктики и изучению Антарктиды. С помощью самолетов в период с 1950 по 1966 год было проведено 17 высокоширотных воздушных экспедиций «Север», проделана огромная работа по развитию производительных сил на севере и северо-востоке нашей Родины.

Колоссальные успехи в развитии гражданской авиации за последние 20 лет, широкое использование на воздушных трассах реактивной техники для перевозки пассажиров явились новой демонстрацией преимуществ социалистического строя, создавшего наиболее благоприятные условия для быстрого развития научно-технической мысли и творчества в жизнь смелых и дерзновенных замыслов ученых.

СОБЫТИЯ ФАКТЫ

15 сентября 1956 года

Этот день — один из самых памятных не только для нас. Пилот Евгений Барабаш начал регулярные полеты на турбореактивном первенце Аэрофлота Ту-104 рейсом Москва — Иркутск, открыв тем самым новую, «реактивную» эру в мировой гражданской авиации. Лишь два года спустя зарубежным авиакомпаниям удалось последовать примеру Аэрофлота.

* * *

12 октября 1956 года

Ту-104 вышел и на международные трассы. Первый полет он совершил по линии Москва—Прага. Экипаж возглавляли пилоты Б. П. Бугаев и К. П. Сапелкин

* * *

3 октября 1957 года

Создан один из самых комфортабельных по тому времени крылатых гигантов — Ту-114.

* * *

2 октября 1962 года

На линиях средней протяженности начал летать Ту-124.

* * *

12 сентября 1967 года

Рейсом Москва — Стокгольм начались регулярные полеты самолета Ту-134.

* * *

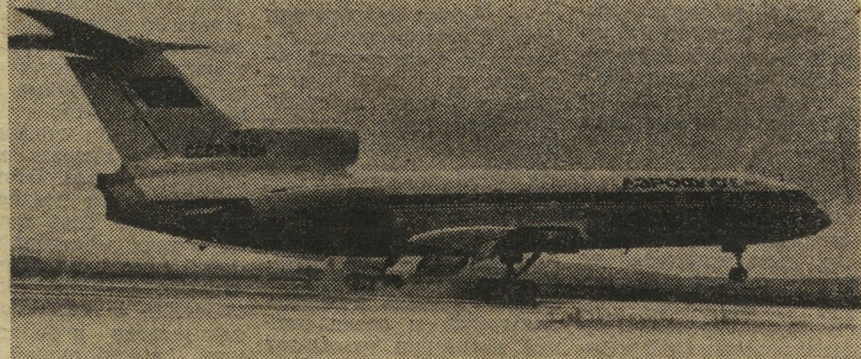
31 декабря 1968 года

Заслуженный летчик-испытатель СССР Эдуард Елян поднял в воздух первый в мире сверхзвуковой пассажирский самолет Ту-144.

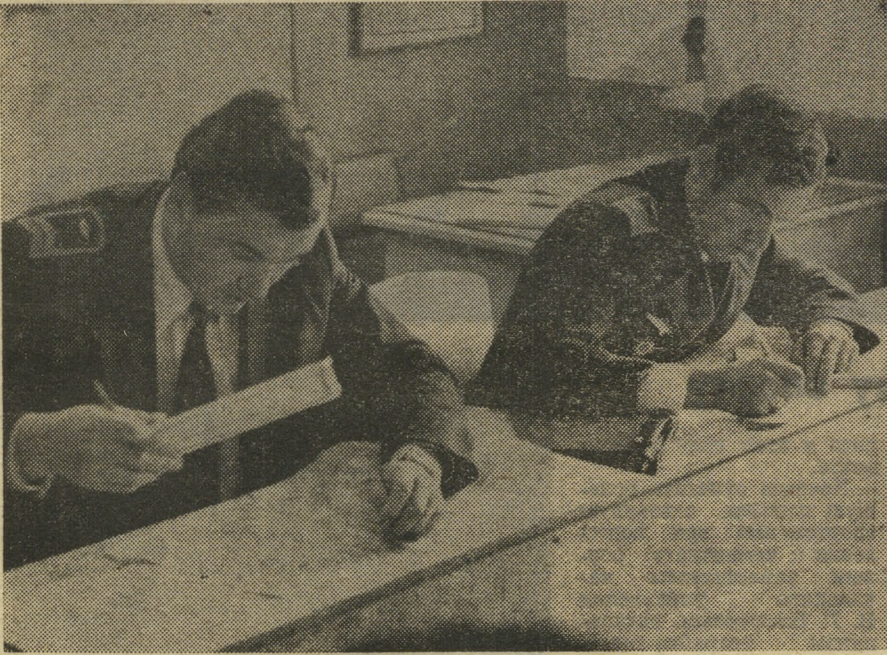
* * *

9 февраля 1972 года

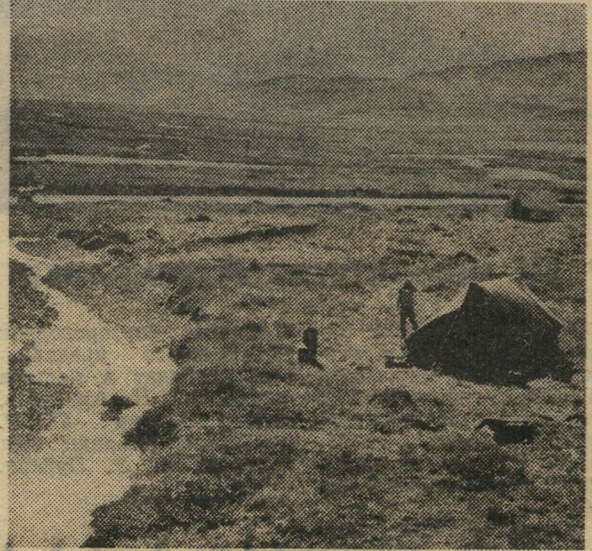
Начались регулярные пассажирские рейсы на новом лайнере Ту-154.



Здравствуй, Байдарата!



* Три дня
с экипажем
Ми-4
* Бескрайние
просторы
Больше-
земельской
тундры
* Полярный
Урал — Мекка
геологов



КОГДА отгремели последние залпы Великой Отечественной войны, некоторые хозяйственные и научные деятели предложили больше не тратить средства на изучение Большеземельской тундры. Они аргументировали свое предложение трудностями, с которыми приходится добывать каждую тонну воркутинского угля, содержать в надлежащей готовности железнодорожное полотно, обеспечивать снабжение сотен тысяч горняков и членов их семей, проектирование и строительство жилья и промышленных объектов. И действительно, уголь Воркуты дороже донецкого. Но зато намного качественней. В конце концов народному хозяйству его использовать выгоднее, чем донецкий и любой другой. Но для такого подсчета узковедомственный подход тех лет был неприемлем. В споре победили защитники развития Воркуты. Их предвидение оказалось решающим для развития всего района на много лет вперед: и в Большеземельской тундре, и в горах Полярного Урала были найдены проявления угля и газа, бокситов и золота, алмазов и медных руд, строительных материалов.

НИКТО не мог предсказать, что и аэропорт Воркуты станет таким перспективным для развития. Но бурный натиск советских геологов на тайны тундры и гор заставили воркутинский аэропорт зажить новой, напряженной жизнью. И те, кто еще вчера всерьез задумывался о переезде в Центральную Россию и на Украину, остались верны Воркуте.

Среди них оказался и Леонид Иванович Комышев. Десять лет он летает в Воркуте на Ми-4. Совсем недавно перешел на Ми-8. Может быть, уже в этом году придется ему пройти старыми маршрутами на новой для Воркуты технике.

А пока трудяга Ми-4 каждый день без устали в распоряжении заказчиков. Вашему корреспонденту довелось знакомиться с работой экипажа Л. И. Комышева в течение трех дней...

Неподалеку от города — посадочная площадка «Кирпичный». Это перевалочная база Ухтинской геологоразведочной экспедиции. Сюда каждый день чуть не каждый час садятся вертолеты, перед тем, как улететь в Большеземель-

скую тундру. Здесь они загружаются всевозможными материалами и оборудованием для буровых. А их, этих буровых, раскидано в тундре множество. Иные вышки уже отслужили свое, другие требуют неустанной заботы. На одной из них — буровой № 4 Подымейской площади — пришлось даже пообедать в маленькой столовой, где пожилой повар угощал дешевыми по стоимости, но дорогими по мастерству приготовления, блюдами по собственным рецептам. Сюда Ми-4 доставил очередную вахту, запасные части для буровой. Таких маршрутов в этот день было несколько. Неприятная, если на нее смотреть с высоты, внизу тундра поражала своим разнообразием. Ни утки, ни куропатки, вырастившие своих птенцов у буровых, не боялись людей. А тем и некогда было обращать особое внимание на пернатых — близилась лютые месяцы полярной ночи.

ХАЛЬМЕР-Ю — долина смерти по-ненецки. Чем проштрафилась долина у коренных жителей, трудно теперь установить. Но, говорят, зимой здесь далеко не рай. А еще севернее, неподалеку от истоков Кары, нас

ждали московские геологи. Их заботили бокситы. Ми-4 прилетел, как всегда, вовремя: часть отряда перебазировалась на новое место, вездеход сложился, геологи свой нехитрый скарб решили перетащить на собственных плечах. Немало добра пришлось бы оставить в тундре до лучших дней, не получили бы они и портативную буровую установку, которую захватил для них вертолет в поселке Полярный у железной дороги Воркута—Лыбытанги.

Но маршрут третьего дня был незабываем. Предстояло вывезти ленинградских геологов, закончивших работу в верховьях реки Байдараты. И путь к ним лежал через все хребты Полярного Урала. Как они были непохожи на горы Среднего и Северного Урала! Их дикие пики настороженно оцетинились навстречу маленькой строкосе-вертолету, бездонные озера глубоких ущелий обещали вечный покой своей неземной синевой. В любую минуту горы могли «закапризничать» и сделать полет весьма трудным. А садиться в круговерти пропастей мало приятного. Но для пилотов Воркуты этот путь обычен.

А. НАГИБИН.



Наши
корреспонденты
передают

ПОМОГАЮТ ПОДШЕФНОМУ СОВХОЗУ

Совхоз «Прогресс» Кетовского района Курганской области и в этом году, как и в прежние, встречал своих шефов — авиаторов Курганского предприятия. По традиции накануне страды руководители хозяйства встретились с руководителями пред-

приятия и вместе определили объем работ. Работники авиапредприятия заготавливали корма для совхозного скота, поледи морковь. Все работы делались качественно, на совесть, и руководители хозяйства выразили авиаторам благодарность.

Вскоре предстоит уборка 20 гектаров капусты. Люди морально и организационно подготовлены к новому этапу уборки в подшефном хозяйстве.

Курган.



До встречи на борту Ту-154

Празднуя 20-летие эксплуатации первого реактивного пассажирского лайнера Ту-104, нельзя не сказать о его преемнике, современном реактивном лайнере Ту-154, о людях, работающих на нем. Наш корреспондент взял интервью у одной из лучших бортпроводниц Свердловского авиапредприятия Тамары Наумченко.

Вопрос первый, Тамара. Расскажите о первом рейсе на новой машине.

В самом первом я не участвовала — была на спортивных соревнованиях, а когда вернулась, некоторые мои подруги по работе уже чувствовали себя на борту Ту-154 как дома. Мой первый рейс на «Туполе» был московский, 226-й. Непривычно было, хотя в группе заблаговременно изучили обо-

рудование, радостно волновалась, помню. Наверное, такие же чувства испытывает новосел в новой квартире.

На страницах газеты мы не раз показывали новый лайнер глазами пилотов и авиатехников. Теперь хотелось бы взглянуть глазами стюардессы. Начну с мелочей, которые очень помогают в работе. В Ту-154 бортпроводница может обращаться по радио не только ко всем пассажирам сразу, но и отдельно к одному салону, к другому. При посадке пассажиров можно включать нумерацию кресел, это очень удобно, исключает путаницу. На борту много табло, имеются специальные удобные тележки для торговли сувенирами, мягкие кресла

для отдыха бортпроводников. От яркого солнца спасут светозащитные иллюминаторы. Здесь гораздо больше, чем на других лайнерах, спасательного оборудования (надутые трапы, плоты и жолобы), люлек для самых маленьких пассажиров, запасных выходов. Эстетично оформлена кухня — рабочее место бортпроводницы. Буфетно-кухонное оборудование гораздо сложнее, требует большего внимания, но зато и отдача выше.

Все, кому уже приходилось летать на Ту-154, сразу замечают, что на борту не слышно гула, неощутима вибрация.

Сколько человек в службе бортпроводников могут обслуживать Ту-154?

Практически все. Вна-

чале была создана специальная группа для этих самолетов. В нее отбирали лучших, тщательно готовили. А потом, накопив опыта, мы взяли себе учениц. Они сдали зачеты. Сейчас каждый может при необходимости лететь в рейс на Ту-154.

Тамара, вы комсорг группы, которая в нынешнем году чаще других занимает первые места в соцсоревнованиях. Что помогает вам?

Дисциплина, организованность, взаимопомощь. Уже несколько лет служба шефствует над детским домом в Малом Истоне, проводит рейды «Комсомолецкого прожектора», участвует в спортивных соревнованиях, изучает партийные документы — обычная жизнь комсомольской организации.

Вы бессменная участница соревнований по волейболу. Значит, воздушная профессия не мешает спорту?

Еще как мешает! Волейболом я увлеклась еще в школе. И у нас в Доме культуры авиаторов есть секция, но редко удается сходить на тренировку. Правда, соревнования пока не пропускаю.

Как бортпроводницы делают обязанности на Ту-154?

Рейсы, в которые берем бортпитание, обслуживает бригада из пяти человек, без питания — из четырех. Первый номер (бригадир) и второй работают в салоне, кроме того, второй номер отвечает за количество и качество продуктов, ведет документацию, номер третий — за кухню, чет-

вертый — за багаж, пятый — за груз и почту.

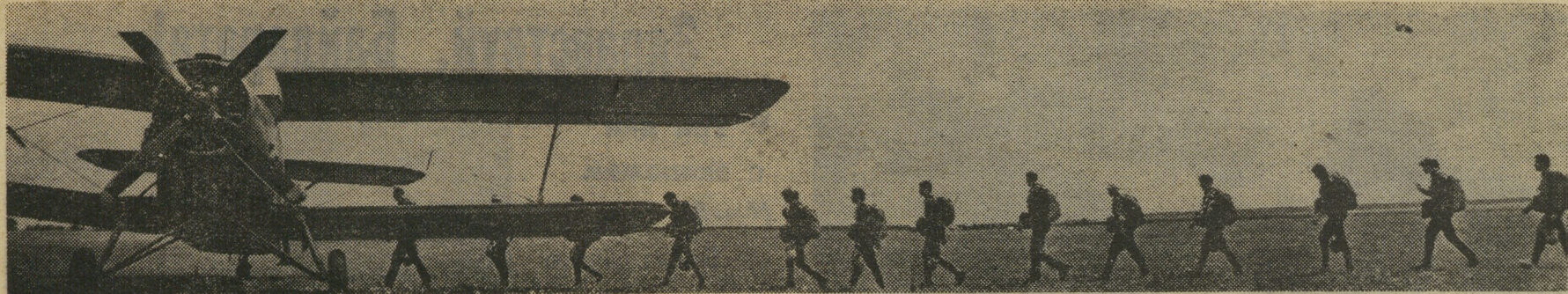
Семь лет летной работы... Оглянувшись назад, многое вспомнив, что вы называли бы самым сложным, трудным в работе стюардессы?

Наша работа требует большой самодисциплины, выносливости, приходится всегда быть готовой к неожиданностям. Но самое трудное — это общение с пассажирами. За все беды Аэрофлота они потребуют ответа с тебя, бортпроводника. Бывает, некоторые ни за что обидят, но зато другие защитят.

Если не секрет, Тамара, какие пассажиры для вас самые любимые?

Больше всего люблю обслуживать ленинградцев.

Беседу вела П. ДЕМЕНЦЕВА.



* IV чемпионат Аэрофлота по парашютному спорту

Недавно в городе Калинин состоялся четвертый чемпионат Аэрофлота по парашютному спорту. В этих соревнованиях принимали участие и спортсмены Уральского управления гражданской авиации.

В течение 12 дней проходили сборы спортсменов-парашютистов, целью которых было выявить сильнейших парашютистов управления и отобрать кандидатов в команду управления для участия в чемпионате, повысить их спортивное мастерство. Каждый день сборов был наполнен до предела: занятия по теоретической, наземной и физической подготовке, тренировочные прыжки с парашютом. Спортсмены совершили по 30 групповых прыжков, прыжков с задержкой раскрытия парашюта 30 секунд, акробатических и на точность приземления.

Сборы выявили сильнейших спортсменов, составивших сборную команду. Это Ю. У. Лубнин, второй пилот «Ми-8» Уктусского предприятия, мастер спорта СССР, Н. А. Лубнина, мастер спорта СССР, А. Б.

Митягин, бортпроводник Кольцовского предприятия, кандидат в мастера спорта, Ю. Н. Арнаутов, мастер спорта СССР. Тренером команды был назначен Ю. У. Лубнин.

ванш. Особенно отличилась команда Уральского управления в прыжках на точность приземления: отклонения от центра круга исчислялись всего в 7—10 сантиметров. К

дуть в этом году в Ташкенте.

Хочется отметить большую помощь, оказанную спортсменам при подготовке к чемпионату первым заместителем начальника управления В. Г. Визюковым, начальником аварийно-спасательной службы управления М. Г. Никифоровым и руководством Свердловского авиаспорта клуба.

Для того, чтобы избежать ошибок, допущенных в подготовке к этому чемпионату, необходимо выявить всех спортсменов-парашютистов, работающих в управлении, и укомплектовать сборную команду. Для тренировочных прыжков подобрать и оборудовать площадку на одном из аэродромов МВЛ, а подготовку к соревнованиям начинать заблаговременно. Тогда появится полная уверенность, что наши спортсмены смогут занимать более высокие призовые места в соревнованиях смелых, ловких, находчивых.

В. ЛЕБЕДИНСКИЙ,
инструктор парашютной службы Кольцовского предприятия.

УРАЛЬЦЫ — В ЧИСЛЕ ПРИЗЕРОВ

Впервые участвуя в столь ответственных соревнованиях, уральцы естественно, волновались. К тому же соперниками были такие сильнейшие команды, как команды Украинского, Московского, Дальневосточного управлений, прибывшие на чемпионат в высшей спортивной форме.

Несмотря на плохую погоду и сильных соперников, наши спортсмены сумели в некоторых видах упражнений взять ре-

сожалению, из-за недостаточного количества тренировочных прыжков уральцы не были допущены к акробатическим прыжкам. В результате наша команда заняла общее третье место и второе место по прыжкам на точность приземления.

Член нашей команды А. В. Митягин включен в сборную команду Аэрофлота для участия во Всесоюзных соревнованиях по парашютному спорту, которые будут прохо-



Перепутала погоду все месяцы: в июле дождиком, в сентябре расцедрилась на жару. И в журнале погоды у летчика-наблюдателя Вячеслава Костенко каждый день выставляется третий класс пожарной опасности. Это значит — огонь реально угрожает лесу, значит пожарным надо быть начеку. Вот почему два раза в день поднимается с Уктусского аэродрома Ан-2 на патрульный облет.

Борт самолета 06249. К взлету готов, — докладывает командир Арсен Николаевич Анкудинов. И вот самолет уже над Свердловском. Ему предстоит пролететь по кругу 355 километров. Но, как говорят в

Вижу дым!

управлении лесного хозяйства, этот круг — самый беспокойное хозяйство. Здесь сосредоточена четвертая часть лесхозов, это самая густонаселенная тер-

ритория области. Глаз да глаз нужен, чтобы охранять ее. Второй пилот Александр Попов уступает место справа от командира Вячеславу Костенко. Два с половиной часа, все время полета,

* Борт 06249 ищет пожар

Первый пожар обнаружен на Ширококоренском торфянике. Но тут наша помощь не нужна — пожарная машина уже стоит рядом.

— На первом круге редко удается обнаружить огонь. Осенью он вглубь уходит, это весной он по верхам летает. А на втором круге, когда температура поднимается, огонь силу набирает.

Арсен Николаевич кивком головы указывает вправо. Там, впереди, безобидной струйкой поднимается над лесом дым. Вот он уже под крылом расстилается белесым облаком.

— Квартал 96 Сысертского лесхоза. Здесь и виноный будет, — составляет донесение летнаб. — Кто сучки жег...

Самолет делает круг над лесничеством, снижается, и вымпел белой лентой летит вниз.

— Вообще-то, вымпелами пользуемся в крайнем случае. Работа с вымпелами занимает минут двадцать. Хорошо, если два-три пошара на круг, а если один-

надцать, как было в прошлую субботу, или в три раза больше, как было два года назад? Теперь почти все лесхозы радиофицированы. И мы научились передавать вести оперативно, точно указывая, в какой части квартала горит, — еще до полета рассказал Вячеслав. — Но в данном случае по схеме донесения они быстрее найдут пожар.

— Легкий сегодня денек достался, — сказал после полета летнаб. — Середина недели, отдыхающих нет в лесу. А вот суббота, воскресенье, да и понедельник — самые трудные.

Каждый день поднимается в небо самолет, каждый день звучит в эфире тревожное: «Вижу дым!». И спешат люди и техника к пожару.

Т. КУРАШОВА.

* Они были первыми

Когда самолет Ту-104 впервые приземлился в аэропорту Кольцово, личный состав предприятия встретил его празднично и торжественно. Задолго до посадки каждая из служб еще и еще раз проверила готовность всех звеньев к его приему и обслуживанию. Сейчас уже трудно представить, каким скачком вперед был для Аэрофлота этот самолет. Но ветераны об этом не забудут никогда. «Мы страшно завидовали тем, кто в числе первых осваивал Ту-104. Их труд казался вершиной мастерства», — вспоминает главный инженер УРУГА И. Е. Машкивский.

В числе первых переучиваться на новый

вид техники уехали из Кольцово Валентин Алексеевич Костромин, Юрий Степанович Тарасов, Федор Семенович Воробьев. Посылали, конечно, наиболее грамотных, дельных специалистов. Из тех, кто в числе первых онаявал «скорую помощь» самолету Ту-104, продолжают трудиться в аэропорту В. Г. Удилов, Н. Т. Чумаков, Л. А. Галушка. Многие из ветеранов успешно освоили самолет-младшего брата в семействе «Туполей» — самолет Ту-154.

Так, к примеру, В. А. Костромин после переучивания летает сейчас бортмехаником на этом типе самолета. Все ветераны охотно передают свои знания молодежи.

Л. СЕРГЕЕВА.

Памятник героям-летчикам

Это случилось девять лет назад. В южных районах Франции бушевали лесные пожары, довольно обычные здесь в жаркие летние месяцы. Французы много лет ищут пути эффективной борьбы с ними. Их внимание привлек специально оборудованный для борьбы против лесных пожаров советский вертолет Ми-6. Одна из таких машин, управляемая совет-

ским экипажем во главе с летчиком Юрием Гарнаевым, вылетела в район Марселя. Советские вертолетчики вели успешную борьбу с огнем на наиболее опасных участках, продемонстрировав высокое профессиональное мастерство.

Обычным вылетом начался у них и день 6 августа 1976 года. Но случилась беда: в тумане, в дыму пожара вертолет задел линию высоковольтной передачи, проходившей в горной местности. Вертолет рухнул на землю. Погибли семь советских летчиков, французский пилот-наблюдатель и переводчик.

Все эти годы жители района севернее Марселя,

где произошла катастрофа, не забывают советских вертолетчиков. Марсельское отделение общества «Франция — СССР», муниципалитет города Рон, подступы к которому защищали от огня советские вертолетчики, вместе с федерацией компартии департамента Буш-дю-Рон решили воздвигнуть памятник.

10 сентября на высоком холме состоялось торжественное открытие памятника. Высоко в небо Прованса взметнулась каменная стена, на цоколе которой выбиты имена советских вертолетчиков и их французских коллег.

Л. ВОЛОДИН.

Свердловск, «Авиатор»
20. УРАЛА

Редактор В. С. ГУРИН.

Тел. 295-461, 295-496.

НС 36802. Заказ № 6990.

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