

Авиатор УРАЛА

ОРГАН УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ
И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

Решения
XXV съезда
КПСС —
В ЖИЗНЬ!



АВИАТОРЫ—СЕЛУ

Большую помощь подшефному Касельскому совхозу оказывают авиаторы Магнитогорского предприятия. Они помогают сельским труженикам в уборке зерна нового урожая, в строительстве помещений для скота. А восемь шоферов этого предприятия трудятся сейчас в Агапозском совхозе.

Комсомольцы службы ГСМ Магнитогорского предприятия вышли 18 сентября на субботник. В этот день они занимались благоустройством территории.

16 сентября в Свердловске работал семинар пропагандистов Уральского управления гражданской авиации. На него съехалось свыше ста пропагандистов из всех авиапредприятий управления. Открыл семинар и. о. начальника отдела по политико-воспитательной работе М. И. Новиков, выступивший с докладом «Итоги учебы в системе политического просвещения в 1975/76 учебном году и задачи по совершенствованию марксистско-ленинского образования в свете решений XXV съезда КПСС».

Докладчик отметил, что партийные организации, пропагандисты, партполитработники управления сделали значительную работу, чтобы поднять идейно-теоретический уровень политической учебы, укрепить ее связь с повседневной жизнью коллективов авиапредприятий. Всеми формами политического просвещения и массовой пропаганды было охвачено 8 500 авиарботников.

В управлении около 130 пропагандистов стали последователями движения «Пропагандист — пятилетке», начало которому положил призыв пропагандистов московского завода им. Ильича и Ивановского камвольного комбината. Они работали по личным творческим планам. Слушатели экономических кружков служб управления воздушным движением Магнитогорского и Кировского авиапредприятий обязались ко дню открытия XXV съезда КПСС внедрить в коллективах бездефектный метод труда. В ходе предсъездовского соревнования в АТБ и службе связи Курганского, службах спецтранспорта Свердловского и Пермского авиапредприятий благодаря настойчивости пропагандистов, после

изучения на занятиях, прошел применение почти коллектива Северского трубного завода. Здесь в решении вопросов укрепления трудовой дисциплины, качественного выполнения производственных заданий используется метод коллективной материальной и моральной ответственности.

Хорошим средством воспитания у авиарботников коммунистического отношения к труду стала впервые появившаяся в минувшем учебном году в школах коммунистического труда такая интересная форма творческой активности, как участие пропагандистов в грамотном экономическом обосновании принимаемых сменами, бригадами, авиарботниками встречных планов, индивидуальных со-

циалистических обязательств, а также защита слушателями принятых обязательств.

Далее тов. Новиков назвал фамилии лучших пропагандистов, рассказал о том, как оценивалась роль пропагандистов в идейно-политическом воспитании трудящихся на Всесоюзной научно-практической конференции в Ростове-на-Дону, заострил внимание на недостатках, имеющихся в работе с пропагандистскими кадрами.

Затем выступил лектор, доктор исторических наук Г. П. Орлов по вопросу «Идеологическая борьба двух систем на современном этапе и пути совершенствования идейно-воспитательной работы среди личного состава в свете требований XXV съезда

КПСС»; кандидат философских наук доцент ВПШ А. П. Кирсаков рассказал о «Развитии теории научного коммунизма в документах XXV съезда КПСС»; кандидат экономических наук И. И. Тетюнинов ознакомил собравшихся с основными социально-экономическими задачами десятой пятилетки; «Основные принципы партийной пропаганды» — тема выступления кандидата философских наук К. Д. Буйначева; доцент педагогического института кандидат философских наук Н. Е. Юшманова прочла лекцию «О культуре речи пропагандиста».

Заместитель начальника планово-экономического отдела УрУ ГА Л. Д. Большакова сделала анализ состояния производственно-хозяйственной деятельности управления за 8 месяцев текущего года.

В заключение был оглашен приказ начальника управления о награждении лучших пропагандистов Почетными грамотами и денежными премиями.

Совещаются пропагандисты

К началу нового учебного года



Торжественно отметили уральские авиарботники 20-летний юбилей выхода на авиалинии СССР первого реактивного пассажирского самолета Ту-104.

15 сентября в ДК Кольцово собрались на вечер-встречу ветераны освоения реактивной техники, представители всех подразделений и служб Свердловского авиапредприятия.

Фоторепортаж

С приветственным словом к ним обратился начальник Уральского управления гражданской авиации В. А. Уткин. Он привел интересные факты из истории развития советской реактивной авиационной техники, рассказал об освоении Ту-104 на уральской земле. Прозвучали теплые слова в адрес ветеранов. В заключение В. А. Ут-

кин зачитал поздравительную телеграмму министра гражданской авиации маршала авиации Б. П. Бугаева. Затем своими воспоминаниями поделились ветераны освоения реак-

тивного первенца: заместитель начальника аэропорта по движению В. М. Мартошев, заправщица Э. Я. Земерова, главный инженер службы спецавтотранспорта А. Г. Со-

лодкий. На встрече были объявлены праздничные приказы начальника УрУ ГА и командира Свердловского предприятия, вручены Почетные грамоты, сделаны памятные фотографии.

НА СНИМКАХ: в президиуме торжественного вечера-встречи; в зале ветераны освоения Ту-104 и члены их семей; начальник УрУ ГА В. А. Уткин и командир Свердловского авиапредприятия Г. Г. Борисов среди свердловских авиаторов — ветеранов освоения Ту-104.

Фото А. Нагибина.



БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ:

В Ульяновске, с 25 по 27 августа, на базе школы высшей летной подготовки состоялось методическое совещание по вопросам совершенствования организации летной работы и повышения безопасности полетов в гражданской авиации.

Совещание проходило под председательством заместителя министра гражданской авиации СССР Б. Д. Грубия.

В своем вступительном слове он подчеркнул особенность совещания, которое проходит накануне важной подготовительной кампании к полетам в сложных условиях осенне-зимней навигации. Заместитель министра гражданской авиации отметил необходимость повышения ответственности командно-руководящего состава в организации руководства полетами.

Повышение безопасности полетов — процесс многогранный. По сути, это уклад и порядок всей работы коллективов авиапредприятия. Стабильность, надежность каждого рейса, его безопасность базируются на личной ответственности каждого авиаспециалиста, его профессиональном мастерстве и правильной организации труда — у диспетчерского пункта или за штурвалом самолета.

Именно эта мысль прошла красной нитью в выступлениях участников совещания.

Глубокий анализ состояния безопасности полетов за годы минувшей девятой пятилетки сделал начальник инспекции Министерства гражданской авиации В. П. Юдашкин. О недостатках в работе командно-руководящего состава управлений и предприятий гражданской авиации по обеспечению надежности летной работы и мерах по их устранению говорил в докладе заместитель председателя Госавианадзора А. И. Охонский.

Состояние безопасности полетов при УВД и задачи командно-руководящего состава службы движения по повышению ее уровня явились темой выступления начальника управления диспетчерской службы Министерства гражданской авиации М. А. Долматов.

О задачах штурманской службы на осенне-зимний период 1976/77 года в своем докладе говорил зам. главного штурмана гражданской авиации А. Ф. Шубин.

Предупреждение летных происшествий, связанных с отказом пилотажно-навигационных приборов, и задачи командно-руководящего состава было темой выступления заместителя начальника летного отдела транспортной авиации управления летной службы Н. И. Субботина.

С разбором недостатков в организации подготовки подразделений к работе в минувший осенне-зимний период и задачи по обеспечению безопасности полетов в осенне-зимнюю навигацию 1976/77 года — выступил исполняющий обязанности первого заместителя начальника управления летной службы В. Я. Потемкин и заместитель начальника УЛС А. И. Бирюков.

Методическое совещание вылилось в большой деловой разговор по актуальным вопросам четкой организации безопасности летной работы и задачам командно-руководящего состава по успешному выполнению решений XXV съезда КПСС.



На трибуне — начальник инспекции МГА В. П. Юдашкин.

АКТОВЫЙ зал Ульяновской школы высшей летной подготовки в эти дни выглядел необычно. Сосредоточенные лица присутствующих свидетельствовали о насущности обсуждаемых вопросов, а многочисленные таблицы и графики у трибуны как бы отражали деловитость работы. Действительно, безопасность полетов — основной показатель работы Аэрофлота — в нынешней пятилетке, пятилетке эффективности и качества, приобрел более высокое значение. Уже в первом, стартовом году десятой пятилетки труженикам гражданской авиации необходимо решить большие, важные задачи по организации четкости и безопасности летной работы.

Авиационный транспорт прочно вошел в жизнь нашей страны. Он стал важным воздушным средством развития экономики и культуры, укрепления братской дружбы народов.

Параллельно с увеличением Гражданского флота разрабатывались и внедрялись автоматизированные системы для управления полетами и судами, которые в настоящее время достигли значительного уровня и продолжают развиваться. С ростом техники возросла и интенсивность полетов. В настоящее время она достигла такого уровня, при котором

зачастую диспетчеры с использованием технических средств работают на пределе своих возможностей. В первую очередь это относится к Московской, Киевской и Ростовской воздушным зонам.

Для улучшения управления воздушным движением в МГА и в авиапредприятиях проводится определенная работа: совершенствуется не только система УВД, но и повышается профессиональная подготовка диспетчерского состава. В зонах крупных центров страны с интенсивным воздушным движением проводятся мероприятия по улучшению организации УВД. В настоящее время ведется работа по совершенствованию воздушного пространства и организации управления воздушным движением в Киевской и Московской зонах.

В результате создания центров единой системы УВД сократилось время ограничений для полетов воздушных судов, улучшилась организация планирования и согласования полетов.

Министерством ГА разработаны и внесены изменения в НПП и технологичные работы диспетчеров, направленные на более полное и качественное управление воздушным движением. Проведен ряд работ по созданию и внедрению нового радиотехнического оборудования. К таким новинкам относятся:

- автоматическая система УВД «Старт» в Пулково;
- РЛС «Скала» в Домодево, который является головным в серии современных трассовых радиолокаторов;
- начало внедрения аппаратуры вторичной радиолокации совместно с новыми средствами УВД;
- прошли опытную эксплуатацию и приняты для производства новые пункты для диспетчерского состава «Пульс-2». Они отвечают современным требованиям.

Параллельно с внедрением технических новшеств проведены мероприятия по улучшению организации труда диспетчеров, совершенствованию систем профессиональной подготовки личного состава службы движения. Сегодня практически в три раза расширен прием в диспетчерские училища, разрабатываются учебные пособия по управлению воздушным движением.

Четкая организация, личная ответственность, профессиональное мастерство



Методическое совещание открыл заместитель министра гражданской авиации Б. Д. Грубий

Вместе с тем состояние безопасности полетов при УВД пока еще не в полной мере отвечает требованиям дня. По сравнению с аналогичным периодом прошлого года общее количество предосторожностей к летным происшествиям сократилось на 44 процента. За истекший период на счету диспетчеров зафиксирован ряд грубых нарушений при взлете и посадке воздушных судов. Если же говорить о случаях опасных сближений и нарушений интервалов кораблей, находящихся в воздухе, наличие неудовлетворительной работы диспетчеров службы движения. В первую очередь это относится к специалистам УВД Украинского, Литовского, Дальневосточного управлений, а также Московского транспортного, Приволжского и Северокавказского управлений, где в нынешнем году было допущено по одному опасному сближению.

Как показывает анализ, в этих управлениях подобные случаи повторяются из года в год.

В ряде управлений имеются предосторожности к летным происшествиям, связанные с препятствиями при взлете и посадке, с приемом и выпуском самолетов при неподготовленности ВПП. Это происходит из-за недостаточного контроля за состоянием полосы, из-за вылетов на аэродром автотранспорта, из-за ненадлежащего взаимодействия между службой движения и аэродромной службой.

ОСНОВНЫМИ причинами этого, как указал в своем докладе начальник УДС МГА М. А. ДОЛМАТОВ, являются:

- слабая подготовка молодых диспетчеров, отсутствие опытных инструкторов и руководителей полетов; несогласованность в работе служб; недостаточное метеорологическое обеспечение;
- несоблюдение основных правил полетов;
- слабый объем передовым опытом и слабое его внедрение;
- слабое знание передовых начинаний руководящих документов;
- недостаточная надежность радиотехнических средств, особенно радиолокаторов и громкоговорящей связи.

Для успешного выполнения поставленных задач необходимо улучшить взаимодействие УВД — экипажа (экипаж должен иметь четкое представление о диспетчерском оборудовании аэропортов и их возможностях), повысить ответственность диспетчерского и летного состава, улучшить их практическую подготовку, наделить на сложность работы в осенне-зимний период.

В СВОЕМ докладе начальник инспекции МГА В. П. ЮДАШКИН сделал анализ безопасности полетов за 1971—

1975 гг., отметил работу по повышению безопасности полетов, которая стала более целеустремленной. Однако стабилизировать ее состояние в этом году удалось не совсем.

Осенне-зимний период, отметил докладчик, существенно усложнит летную работу, поэтому необходимо наделить весь командно-руководящий состав на тщательную подготовку к осенне-зимней навигации, с тем чтобы исключить случаи нарушений и повышения летных происшествий.

Общезвестно, что в осенне-зимний период роль штурманской службы возрастает. Она требует более тщательной подготовки к каждому полету. Анализ нарушений правил полетов в минувшей навигации выявил, что потери ориентировки и отклонения от трасс лежат в основе ряда причин.

В частности:

- низкое качество предварительной предполетной подготовки, низкая летная дисциплина и слабые знания эксплуатации навигационного оборудования летным составом;
- знания плохо знают географические особенности воздушных трасс районов полетов, расположенных РЛС по маршруту; не знают методов восстановления ориентировки.

Выявлена слабая подготовка экипажей по вопросам СВК, особенно в части комплексного использования навигационного оборудования, а также низкий уровень знания экипажами эксплуатации навигационного оборудования. Причина кроется в недостаточном внимании командно-руководящего состава управлений и предприятий ГА к вопросам повышения уровня штурманского обеспечения полетов, технику по СВК и комплексному использованию бортового и наземного оборудования, в ослаблении требовательности и повышению уровня подготовки экипажей.

Выступающий указал, что основными причинами нарушений по-прежнему являются низкая дисциплина и ответственность членов экипажей; неграмотные оценки метеослужбы и принятие решений на вылет или посадку; нарушения минимумов; снижение ниже ВПП при отсутствии контакта с землей; невыдерживание расчетных элементов при снижении; неправильное определение взлетно-посадочных характеристик самолета при полетах в осенне-зимний период, а также на плохое метеобеспечение.

Он обратил внимание участников совещания на факты нарушения руководящих документов и неудовлетворительную подготовку самолетов и вертолетов инженерно-техническим составом.

Далее В. П. Юдашкин подчеркнул, что нельзя пропустить переход от хороших метеослужб и стоящих так как именно в этот период происходит резкий рост летных происшествий. Необходимо правильно спланировать подготовку всего летного и диспетчерского состава к осенне-зимней навигации, психологически настроить на сложность полетов в этот период, качественно подготовить наземную техническую службу и поднять личную ответственность всех работников гражданской авиации за безопасность полетов.

О важности правильной оформле-

ния и расследования авиационных происшествий говорил в своем выступлении заместитель председателя Госавианадзора А. И. ОХОНСКИЙ. Он подчеркнул, что расследование должно быть полным и объективным. Накопленный опыт позволит решать эту задачу успешно. Однако иногда расследование проходит некачественно, а то и формально. Нередко документация оформляется небрежно, допускаются ошибки и неточности. Иногда включают в комиссию по расследованию летных происшествий неавторизованных специалистов, затягиваются сроки расследования. Это исключает возможность своевременно и правильно выработать соответствующие мероприятия по предотвращению типичных происшествий.

Необходимо в летных коллективах организовать повторное изучение «Положения о расследовании летных происшествий», привлекать в комиссию по расследованию опытных специалистов, вовремя и правильно оформлять документацию, улучшить качество и методику этой ответственной работы. Для этого при Академии гражданской авиации будут действовать курсы подготовки специалистов по расследованию летных происшествий, на которые необходимо направлять достойных кандидатов.

Общезвестно, что в осенне-зимний период роль штурманской службы возрастает. Она требует более тщательной подготовки к каждому полету. Анализ нарушений правил полетов в минувшей навигации выявил, что потери ориентировки и отклонения от трасс лежат в основе ряда причин.

В частности:

- низкое качество предварительной предполетной подготовки, низкая летная дисциплина и слабые знания эксплуатации навигационного оборудования летным составом;
- знания плохо знают географические особенности воздушных трасс районов полетов, расположенных РЛС по маршруту; не знают методов восстановления ориентировки.

Выявлена слабая подготовка экипажей по вопросам СВК, особенно в части комплексного использования навигационного оборудования, а также низкий уровень знания экипажами эксплуатации навигационного оборудования. Причина кроется в недостаточном внимании командно-руководящего состава управлений и предприятий ГА к вопросам повышения уровня штурманского обеспечения полетов, технику по СВК и комплексному использованию бортового и наземного оборудования, в ослаблении требовательности и повышению уровня подготовки экипажей.

Он обратил внимание участников совещания на факты нарушения руководящих документов и неудовлетворительную подготовку самолетов и вертолетов инженерно-техническим составом.

Далее В. П. Юдашкин подчеркнул, что нельзя пропустить переход от хороших метеослужб и стоящих так как именно в этот период происходит резкий рост летных происшествий. Необходимо правильно спланировать подготовку всего летного и диспетчерского состава к осенне-зимней навигации, психологически настроить на сложность полетов в этот период, качественно подготовить наземную техническую службу и поднять личную ответственность всех работников гражданской авиации за безопасность полетов.

О важности правильной оформле-

Отрицательно влияет также некачественное изучение информации о случаях потери ориентировки и неудовлетворительная работа дежурных штурманов, особенно по контролю качества предполетной подготовки, а также слабая работа по повышению классности штурманов.

Об анализе штурманского обеспечения полетов за 1975—1976 годы и задачах службы на предстоящую осенне-зимнюю навигацию говорил заместитель главного штурмана гражданской авиации А. Ф. Шубин.

В целях предотвращения нарушений правил полетов в предстоящий осенне-зимний период он обратил внимание аудиторов на повторное изучение случаев потерь ориентировки и уклонений от трасс. Он рекомендовал организовать систематическую учебу с летным составом по СВК и использованию бортовых и наземных средств СВК с использованием тренажера СВК-70, добиться подготовки и организовать контроль за ее проведением; провести проверку оборудования штурманских комбинатов и организовать контроль за работой дежурных штурманов.

После обсуждения докладов участники совещания приступили к работе в секциях пер- вых заместителей начальников управления, главных штурманов управлений и учебных заведений гражданской авиации, заместителей начальников управлений по движению, начальников инспекций.

На секциях изучались вопросы повышения штурманского обеспечения, организации подготовки и контроля за выполнением полетов, организации стажировки и ввода в строй молодых диспетчеров и другие методические вопросы летного мастерства.

В ЗАКЛЮЧЕНИЕ работы совещания выступил заместитель министра гражданской авиации Б. Д. ГРУБИЙ. Он подвел итоги работы совещания, заострил внимание участников на необходимости оперативной реализации в повседневной работе выработанных методических рекомендаций, направленных на дальнейшее обеспечение безопасности полетов в предприятиях гражданской авиации. Эта работа должна явиться одним из этапов в выполнении задач, поставленных перед тружениками Аэрофлота XXV съездом КПСС.

Материалы совещания подготовили корреспонденты многотиражных газет «Западная трасса» и «Крылья Советов»

Н. КОШАРОВСКИЙ, С. КОВРИЖКИН.

ПРЕВРАЩЕНИЕ Аэрофлота в одну из ведущих авиационных компаний мира во многом связано с появлением на его регулярных авиалиниях переноса реактивной гражданской авиации Ту-104, который положил начало эре реактивного воздушного пассажирского сообщения.

Создание Ту-104 явилось революцией в мировом пассажирском самолетостроении. Благодаря самоотверженному труду, высокой квалификации летных кадров гражданской авиации СССР первый турбореактивный самолет был введен в строй в такие крат-

чайшие сроки, которых не знала ни одна авиационная компания мира. Первые самолеты Ту-104 были переданы Аэрофлоту в середине мая 1956 года, и уже 15 сентября, через четыре месяца, начались регулярные пассажирские перевозки. В этот день был совершен рейс по трассе Москва — Иркутск.

«Это единственный в мире чисто реактивный пассажирский самолет, выпускающийся серийно и действующий в настоящее время, — оценивал появление Ту-104 американское телеграфическое агентство ЮПИ. — Английские, французские реактивные самолеты все еще находятся в стадии разработки, и пройдет еще много лет, прежде чем подобный американский самолет попадет на рынок».

И действительно, введен в эксплуатацию Ту-104, Советский Союз на два года опередил в этом отношении все страны мира. Лишь в конце 1958 года на воздушные линии вышел американский «Боинг-707», а английская «Комета-IV», в 1959-м — французская «Каравелла».

Революционное значение Ту-104 заключалось не столько в том, что в гражданской авиации появился принципиально новый самолет, сколько в возможности, заложенных в его конструктивных особенностях, избежать сравнения, но именно они дают ясное представление о вышесказанном. Основным типом самолета, который эксплуатировался на авиалиниях нашей страны до появления реактивного самолета, был Ил-14. Он летал на высоте 2—3 тыс. м со скоростью 320 км/час.

Новый же самолет имел второе название — реактивный Ил-14. Он летал на высоте 2—3 тыс. м со скоростью 320 км/час.

Новый же самолет имел второе название — реактивный Ил-14. Он летал на высоте 2—3 тыс. м со скоростью 320 км/час.

Новый же самолет имел второе название — реактивный Ил-14. Он летал на высоте 2—3 тыс. м со скоростью 320 км/час.

Новый же самолет имел второе название — реактивный Ил-14. Он летал на высоте 2—3 тыс. м со скоростью 320 км/час.

Новый же самолет имел второе название — реактивный Ил-14. Он летал на высоте 2—3 тыс. м со скоростью 320 км/час.

Новый же самолет имел второе название — реактивный Ил-14. Он летал на высоте 2—3 тыс. м со скоростью 320 км/час.

Новый же самолет имел второе название — реактивный Ил-14. Он летал на высоте 2—3 тыс. м со скоростью 320 км/час.

Новый же самолет имел второе название — реактивный Ил-14. Он летал на высоте 2—3 тыс. м со скоростью 320 км/час.

Новый же самолет имел второе название — реактивный Ил-14. Он летал на высоте 2—3 тыс. м со скоростью 320 км/час.

Новый же самолет имел второе название — реактивный Ил-14. Он летал на высоте 2—3 тыс. м со скоростью 320 км/час.

Новый же самолет имел второе название — реактивный Ил-14. Он летал на высоте 2—3 тыс. м со скоростью 320 км/час.

Новый же самолет имел второе название — реактивный Ил-14. Он летал на высоте 2—3 тыс. м со скоростью 320 км/час.

Новый же самолет имел второе название — реактивный Ил-14. Он летал на высоте 2—3 тыс. м со скоростью 320 км/час.

Новый же самолет имел второе название — реактивный Ил-14. Он летал на высоте 2—3 тыс. м со скоростью 320 км/час.

Новый же самолет имел второе название — реактивный Ил-14. Он летал на высоте 2—3 тыс. м со скоростью 320 км/час.

Новый же самолет имел второе название — реактивный Ил-14. Он летал на высоте 2—3 тыс. м со скоростью 320 км/час.

Новый же самолет имел второе название — реактивный Ил-14. Он летал на высоте 2—3 тыс. м со скоростью 320 км/час.

Новый же самолет имел второе название — реактивный Ил-14. Он летал на высоте 2—3 тыс. м со скоростью 320 км/час.

пешевой техники новый самолет отличало все: и скорость, и принцип управления в взлет, и посадка, и многое другое. Тем большая заслуга тех, кто первым освоил Ту-104 на внутрисоюзных и международных трассах Аэрофлота, — таких мастеров летного дела, как Б. П. Бугаев, ныне министр гражданской авиации, маршал авиации, Е. П. Барабаш, А. П. Быстрицкий, П. И. Девятков, Г. Д. Кузнецов, Н. А. Усанов, Н. М. Шапкин, И. В. Орловцев, В. А. Филонов, П. В. Солдатов, К. П. Селелкин. Удельный вес новой реактивной машины в общем объеме авиаперевозок воз-

ТУ-104: 20 лет с эмблемой Аэрофлота

растал быстро. Если в первый год эксплуатации турбореактивной техники он составил лишь полпроцента, то через пять лет — 40 процентов, а в 1966 году — уже более 80 процентов! Всего же за 20 лет эксплуатации свыше 90 миллионов пассажиров. Таким образом шло превращение воздушного флота страны в основное транспортное звено, особенно на линиях большой протяженности, связывающих центр страны с бурно развивающимися экономическими районами Сибири и Дальнего Востока, Крайнего Севера и Средней Азии.

12 октября 1956 года реактивный лайнер Ту-104 впервые вышел на международную трассу Москва — Прага. Полет осуществлялся под руководством командира корабля Б. П. Бугаева.

Великая роль переноса реактивных пассажирских перевозок и в развитии международных воздушных сообщений. Уже в первый год эксплуатации Ту-104 посетил многие столицы Европы и Азии — Варшаву, Будапешт, Софию, Бухарест, Париж, Дели, Лондон, Анкару, Джакарту и Рангун. Причем на пути в Рангун самолет пролетел над высочайшим горным барьером земного шара — Гималаями. В 1957 году впервые пересек Атлантику.

Интерес к Ту-104 быстро рос в нашей стране и за рубежом. Всюду, где бы самолет ни появлялся, он завоевывал всеобщее внимание.

К 1961 году наш флот совершил полеты уже в 38 крупных городах мира. Самолет привлекал пассажиров и осязанным выигрышем во времени, и высоким по тому времени уровнем комфорта и доступностью этого удобного вида транспорта широкому слою населения страны. Последнее обстоятельство хотело бы отметить особо, поскольку ряд зарубежных органов информации тех лет называл Ту-104 «образчиком пропаганды», «на котором, — как писал американский журнал «Лайф», — летают на официальные церемонии лишь советские лидеры».

Массовое освоение скоростной реактивной техники на линиях Аэрофлота, например, способствовало снижению авиационных тарифов. Авиабилеты на внутренних трассах в среднем являлись дешевле, чем в любой капиталистической стране, и за десять лет эксплуатации Ту-104 эти тарифы были снижены для некоторых зон СССР примерно на 40 процентов.

(Окончание на 4 стр.)



Обеспечить дальнейший рост перевозок воздушным транспортом, особенно на дальние расстояния и в труднодоступные районы. Увеличить пассажирооборот воздушного транспорта в 1,3 раза. (Основные направления развития народного хозяйства СССР на 1976—1980 годы).

TU-104: 20 лет с эмблемой Аэрофлота

(Окончание. Начало на 3 стр.)
Появление реактивного пассажирского самолета сыграло большую роль в развитии гражданской авиации стран социализма. С декабря 1957 года Ту-104 начал летать на международных трассах чехословацкой компании ЧСА, а затем поступил на вооружение венгерского Малева, польского ЛОТа и других авиапредприятий братских социалистических государств.

Вслед за Ту-104 на трассах советской гражданской авиации появились новые турбовинтовые и турбореактивные самолеты, позволившие увеличить объем работ и превратить воздушный транспорт СССР в массовый вид пассажирских перевозок. Это — Ил-18 и Ту-114, Ан-12 и Ан-24, а затем в годы восьмой-девятой пятилеток Ил-62, Ил-62М, Ту-154, Ту-134 и Як-40, которые успешно трудятся на трассах Аэро-

флота. И если в первый год эксплуатации реактивных самолетов было перевезено 3,1 миллиона пассажиров, то в 1976 году эта цифра впервые превысит 100 миллионов. XXV съезд КПСС поставил перед авиаторами большие задачи. За десятилетку предстоит увеличить пассажирооборот в 1,3 раза. Для нужд народного хозяйства будет доставлено более 13 млн. тонн срочных грузов и почты. На трассы Аэрофлота выйдет новая авиационная техника: 120-местный Як-42, самолет-аэробус Ил-86, предназначенный для перевозок 350 пассажиров, транспортный самолет Ил-76, Ан-28 — для грузопассажирских перевозок на местных линиях. Но всегда с теплотой и благодарностью будет вспоминаться первенец реактивного пассажирского сообщения — Ту-104.

СОБЫТИЯ

ФАКТЫ

В ГОСТЯХ

У «ИЗВЕСТИНЦЕВ»

Редакция газеты «Известия» совместно с Министерством просвещения РСФСР проводила «круглый стол», посвященный вопросам воспитания подрастающего поколения, сотрудничеству школы, семьи и общественности в решении стоящих перед ними общих задач. В конференц-зале газеты собрались представители разных городов республики, директора школ, педагоги, руководители спортивных секций, писатели. Они делились опытом работы, обсуждали главные направления в воспитании детей и молодежи. На «круглый стол» «Известий» был приглашен и руководитель клуба «Вертолет», созданного при школе № 34 города Кургана, начальник авиационно-технической базы предприятия Н. М. Зоткин. Он рассказал собравшимся о жизни клуба, о большом интересе ребят к авиации. Опыт работы клуба, существующего уже одиннадцатый год, был высоко оценен. Заместитель министра просвещения РСФСР Л. Е. Баласная пожелала клубу и его руководителю новых интересных дел.

ШЛИ ТЯЖЕЛЫЕ бои, стране нужно было много, очень много знающих летчиков, умелых штурманов. Учился на штурмана Вячеслав Серапионович Оплетин. Закончил он училище в 1943 году, стал штурманом звена По-2. Остались позади три года незаметной, но такой не-

гом стал опять диспетчером.

Теперь В. С. Оплетин — старший диспетчер АДП, ударник коммунистического труда, наставник молодежи.

Три качества полностью характеризуют Оплетина как работника: он скромен, чуток к людям, требователен к себе и к под-

Серапионович всегда ровней в обращении с товарищами. Он никогда не повысит голос, в трудный момент подскажет, как нужно поступить, в то же время не потерпит никакой разболтанности. И в его смене люди всегда знают, что делают. В любых обстоятельствах выполняют свои обязанности чет-

28 лет в строю

обходимой работы в транспортной авиации. Но здоровье не позволило больше летать. Вячеслав Серапионович демобилизовался и пошел на железную дорогу поездным радиомехаником.

Но бывшего штурмана все же тянуло поближе к авиации, и в январе 1948 года он пришел в Кольцово, да тут и остался, работает здесь до сей поры. Знания бывшего штурмана помогли быстро освоить работу диспетчера. Одно время Вячеслав Серапионович работал дежурным штурманом, а по-

чиненным. Часто бывает, что человек в центре внимания коллектива, хотя никаких особых заслуг за ним и не числится: прогулял, попал на разбор товарищеского суда, исправился и стал трудиться с большей отдачей, — и вот его имя во всех докладах, в выступлениях на собраниях.

У Вячеслава Серапионовича высока внутренняя самодисциплина, и как тот же прогул совершить, — он просто не может себе представить.

Иного руководителя критикуют за грубость к подчиненным — Вячеслав

ко и без нервозности.

Больше десятка диспетчеров «вывел в люди» Вячеслав Серапионович. И не только научил работе диспетчера, а преподал урок нравственного самовоспитания, чувства ответственности.

Не мелькает имя Оплетина в докладах и выступлениях на собраниях. А он и не стремится быть в дружбе со славой. Он просто честно и добросовестно выполняет все обязанности гражданина.

А. ВАСИЛЬЕВ.
На снимке: Вячеслав Серапионович Оплетин.
Фото автора.



Почему закрыта радиостанция?

Летом 1972 года по инициативе радиолюбителей Сыктывкарского радиоклуба и работников Сыктывкарского авиапредприятия Л. Г. Макаренкова и О. А. Шамакова при первичной организации ДОСААФ была создана коллективная радиостанция. Командование предприятия и руководство учебно-тренировочного подразделения пошли навстречу инициаторам, выделили списанную авиационную радиоаппаратуру и предоставили помещение. Радиолюбители переконструировали аппаратуру на любительские диапазоны, изготовили блоки питания,

установили наружные антенны — и позывные радиостанции зазвучали в эфире!

За время работы в эфире радиостанцией было установлено около 3 тысяч радиосвязей с радиолюбителями СССР и зарубежных стран. Были выполнены условия многих дипломов СССР и стран народной демократии. Радиооператоры станции неоднократно принимали участие в соревнованиях городского, всесоюзного и международного масштаба. Работа на коллективной радиостанции увлекла многих авиа-работников. На базе радиостанции были воспитаны десятки спортсменов, в

том числе и один из многих мастеров радиоспорта Коми республики О. А. Шамаков.

И вот все это, с трудом построенное, приложенное, было разрушено в мгновение ока. Командир учебно-тренировочного подразделения приказал освободить помещение, занимаемое радиостанцией, под жилье. Вся радиоаппаратура была выброшена и свалена в кладовой. Эти события произошли в отсутствие и, следовательно, без согласия начальника радиостанции Н. М. Юркина, без какого-либо совета с работниками радиоклуба. С поразительным равноду-

шием отнесся к ликвидации радиостанции председатель комитета ДОСААФ предприятия В. Шестаков.

И до сих пор начальник радиостанции и наиболее активные операторы ходят к администрации предприятия с просьбой выделить помещение для радиостанции, но безрезультатно. Авиаторы хотят заниматься радиоспортом, работать в эфире и не перестают задаваться вопросом: почему закрыли радиостанцию!

В. ШИШЕЛОВ,
начальник Сыктывкарского радиоклуба ДОСААФ.

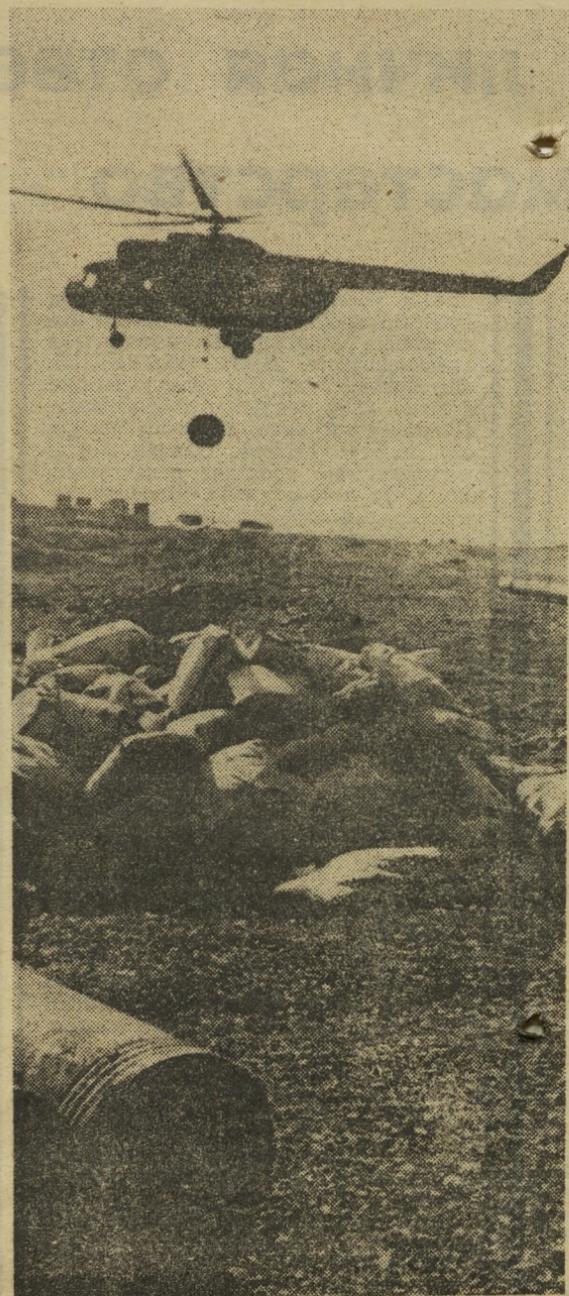
За редактора
А. В. НАГИБИН.

Тел. 295-461, 295-496.

НС 16369. Заказ № 7113.

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

Свердловск, «Авиатор
20, УРАЛА»



Много умных, трудолюбивых машин в Аэрофлоте. Но среди них особое место занимает вертолет Ми-8. Ему под силу перевозка громоздкого, тяжелого оборудования, опор, труб...

Фото А. НАГИБИНА.

Уважаемая редакция!

Направляя вам письмо начальника радиосколы ДОСААФ В. Шинелова, я хочу добавить, что подобное положение дел на авиапредприятии очень тревожит городской комитет ДОСААФ. И дело не только в коллективной радиостанции. В течение ряда лет стрелки Сыктывкарского предприятия были ведущими в городе и в республике, однако в последнее время они не только не принимают участия в соревнованиях, но и не занимаются вообще, т. к. прекратила работу стрелковая секция.

Из всех военно-технических видов спорта на авиапредприятии культивируется только автомобильное многоборье, и то занимается им ограниченное число спортсменов, которые принимают участие только в городских соревнованиях. Безусловно, что для занятий спортом необходимы условия, техника, оборудование, а материально-техническая база первичной организации ДОСААФ авиапредприятия равна нулю.

Спортивная работа лишь часть многогранной деятельности организаций ДОСААФ, но не лучшим образом обстоит дело и с организационно-массовой работой, военно-патриотическим воспитанием на предприятии.

Кажется, где как не здесь должна быть образцовая организация ДОСААФ? Но на сегодняшний день эта организация одна из худших в городе. Партийная организация авиапредприятия слабо контролирует работу организации ДОСААФ и практически не руководит ею, не оказывает ей должной помощи. Закрытие коллективной радиостанции — наглядный тому пример. Сейчас в организациях ДОСААФ идут отчеты и выборы, приближается 50-летие ДОСААФ, и хочется, чтобы ваша газета помогла нам в активизации всей оборонно-массовой работы в Сыктывкарском авиапредприятии.

П. КАРПОВ
председатель Сыктывкарского горкома ДОСААФ.

ВНИМАНИЕ!

Открыта подписка на газету «Авиатор Урала».

Цена за год — 96 копеек.

Оформить подписку можно у уполномоченных в своей службе.