

Горячо
поздравляем!

В канун Дня Воздушного Флота Указом Президиума Верховного Совета СССР большая группа авиаторов страны удостоена почетных званий.

Звание «ЗАСЛУЖЕННЫЙ ПИЛОТ СССР» присвоено начальнику инспекции по безопасности полетов Уральского управления гражданской авиации **ВАСИЛИЮ ИВАНОВИЧУ АЗОВЦЕВУ**.

Звание «ЗАСЛУЖЕННЫЙ ШТУРМАН СССР» присвоено штурману Челябинского авиапредприятия **ЮРИЮ ВАСИЛЬЕВИЧУ ОРЕШНИКОВУ**.

Горячо поздравляем вас, дорогие товарищи!

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

Авиатор УРАЛА

ОРГАН УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ
И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

№ 31 (2092).

СРЕДА,

24

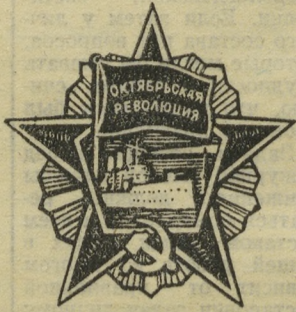
АВГУСТА

1977 г.

ГОД ИЗДАНИЯ

XXXVI

Цена 2 коп.



ПРАЗДНИК В ТУШИНО

мастерства наших авиационных кадров, в совершенстве владеющих современной техникой.

Впечатляющим был авиационно-спортивный праздник в Тушино.

На центральной трибуне — товарищи А. П. Кирилленко, А. Н. Косыгин, Ф. Д. Кулаков, Я. П. Рябов. Здесь же заместитель Председателя Совета Министров СССР Н. К. Байбаков, руководители ряда министерств и ведомств, видные военачальники, представители партийных и советских организаций.

...В небе — колонна из 20 вертолетов. Медленно проносятся они стаями с

изображением В. И. Ленина — создателя и вождя Коммунистической партии и первого в мире социалистического государства. На других машинах — государственный стяг СССР, флаги 15 союзных республик, а также знамена Военно-Воздушных Сил, гражданской авиации и дважды орденоносного ДОСААФ.

Затем высокое искусство и мастерство, точность и слаженность действия продемонстрировали спортсмены ДОСААФ — вертолечники, пилоты, парашютисты

(ТАСС).

В сорок пятый раз отмечала наша страна 21 августа традиционный День Воздушного Флота СССР. В нынешнем юбилейном году — году 60-летия Великого Октября праздник советских авиаторов явился внушительной демонстрацией замечательных достижений советских самолетостроителей, ярким показом высокого



НА ВАХТЕ ТРУДОВОЙ

Аэропорт Кольцово не даром называют «узлом» союзных линий Аэрофлота. День и ночь не смолкает здесь гул моторов, в самые различные точки страны устремляются отсюда воздушные корабли. Пассажиры, почта, сельскохозяйственные и промышленные грузы...

Всем этим занимается большой и славный отряд тружеников неба — авиаторы Свердловского авиапредприятия — пилоты и техники, бортпроводники и инженеры, перевозчики и радисты.

Много хороших дел на счету у кольцовских авиаторов. Неплохо трудятся они в нынешнем, юбилейном году. Как нам рассказал исполняющий обязанности командира предприятия Л. А. Панченко, план семи месяцев по некоторым основным показателям значительно перевыполнен. Например, по доходам выполнение плана составило 101,9 проц., по сравнению с соответствующим периодом прошлого года 104 проц., по прибыли — соответственно 109 и 110,3; по производительности труда — 102,9 и 104,7.

Достигнуты определенные успехи и в экономии горючего. Широко практикуются рейсы на экономном топливе, рациональное использование режима полетов, что позволило сэкономить за

семь месяцев 7620 тонн горюче-смазочных материалов.

Л. А. Панченко назвал нам лучших работников, тех, кем по праву гордятся на авиапредприятии. Это командиры различных экипажей А. М. Арапов, Р. Н. Горохов, В. М. Сунденбан, Ю. Б. Полле, Н. Н. Слепухин. Примером добросовестного отношения к труду, высокой сознательности и дисциплины могут служить наставники молодежи заслуженные пилоты СССР К. В. Третьяков и Д. И. Шурло, командиры воздушных судов С. М. Мамыгин, И. Ф. Халлин, В. Т. Орлов.

Смена № 4 службы управления воздушным движением (руководитель полетов Г. Г. Лепехин) — лучшая в Уральском управлении гражданской авиации.

Бригада водителей спецавто транспорта, где бригадиром А. М. Захаров, является бригадой коммунистического труда, по праву носит имя XXV съезда КПСС.

В эти напряженные дни предельной трудовой вахты весь коллектив Свердловского авиапредприятия стремится внести свой вклад в общее дело решения задач, поставленных историческим XXV съездом ленинской партии.

В. СЫСИН.



На снимках: (вверху) экипаж Ил-18 под командованием Н. Т. Овсенко; (внизу) бортмеханик В. Ф. Чирков и командир корабля В. В. Ветогшин.

ДЕНЬ и ночью поднимаются в воздух самолеты и вертолеты. Воздушный транспорт стал у нас самым массовым и доступным. О трудовых буднях работников ордена Ленина и ордена Октябрьской Революции Аэрофлота, о перспективах его развития рассказывает заместитель министра гражданской авиации **А. П. Усков**.

— Труженики гражданской авиации, как и весь советский народ, с горячим одобрением встретили решение майского (1977 г.) Пленума ЦК КПСС, проект новой Конституции СССР, избрание Генерального секретаря ЦК КПСС товарища Л. И. Брежнева Председателем Президиума Верховного Совета СССР.

За четыре десятилетия после принятия ныне действующей Конституции СССР в нашей стране произошли глубокие изменения. Они наглядно видны и на примере гражданской авиации.

Нашу страну по праву называют крылатой. Советский Союз первым открыл эру реактивной пассажирской авиации, первым проложил дорогу в космос.

Более 3600 городов и населенных пунктов страны связаны авиалиниями, протяженность которых превышает 900 тысяч километров. За сорок лет общий объем воздушных перевозок увеличился более чем в 600 раз. От 10-местного самолета «ПС-35» до межконтинентального лайнера «ИЛ-62» — таков рост, характеризующий технический прогресс Аэрофлота.

Комфортабельные скоростные советские самолеты совершают регулярные полеты в столицы и крупные города восьмидесяти стран Европы, Азии, Африки, Северной и Южной Америки.

Сейчас практически нет ни одной отрасли народного хозяйства, где бы не применялась авиация. С помощью вертолетов в труднодоступных районах Сибири, Дальнего Востока, Крайнего Севера устанавливаются буровые вышки, опоры для линии электропередачи и связи, строятся мосты, прокладываются нефте- и газопроводы, до-

ставляются продукты питания, газеты, книги, фильмы, перевозятся срочные грузы.

Советский Союз занимает первое место в мире по количеству сельскохозяйственных площадей, обрабатываемых с воздуха. Авиаторы круглый год обслуживают десятки тысяч колхозов и совхозов. Они выполняют до 27 процентов работ по борьбе с вреди-

тели весомый вклад в дальнейшее развитие экономики страны.

Во втором году десятой пятилетки авиаторы принимают все меры к тому, чтобы более интенсивно использовать самолетный парк, улучшить его эксплуатацию по воздушным линиям. За нынешнее полугодие перевезено 42 миллиона пассажиров, 1,3 миллиона тонн грузов и почты,

ТРУЖЕНИКИ НЕБА

тями и болезнями растений, вносят в почву одну треть общего количества минеральных удобрений, осуществляют всю дефолиацию хлопка (обработку коробочек).

Авиаторы добились хороших показателей во Всесоюзном социалистическом соревновании в 1976 году. Переходящими Красными знаменами ЦК КПСС, Совета Министров СССР, ВЦСПС и ЦК ВЛКСМ награждены коллективы Московского транспортного и Латвийского управлений, аэропорта Сочи и Государственного научно-исследовательского института гражданской авиации. Около двух тысяч авиарботников удостоены орденов и медалей СССР. Высокое звание Героя Социалистического Труда присвоено заместителю командира авиаподразделения Коми управления В. М. Андрееву и старшему пилоту-инспектору Таджикского управления Б. М. Воробьеву. Работники Домодедовского авиапредприятия М. В. Поголев, П. Д. Кудря и Е. С. Стофорандов удостоены звания лауреатов Государственной премии СССР. Четыре молодых пилота стали лауреатами премии Ленинского комсомола.

Работники воздушного флота, соревнуясь в честь 60-летия Великого Октября, прилагают все усилия к тому, чтобы успешно выполнить решения XXV съезда КПСС, как можно лучше обслуживать пассажиров, вне-

— Видимо, Алексей Петрович, гражданская авиация скоро пополнится новой техникой?

— Да, скоро к парку машин Аэрофлота добавятся более совершенный и комфортабельный самолет Як-42 и 350-местный широкофюзеляжный самолет-аэробус Ил-86. Салоны этих воздушных кораблей оборудованы кондиционерами, более удобными креслами, интерьеры их красиво оформлены, практически в машинах отсутствует шум.

Особое место в развитии гражданской авиации отводится комплексному внедрению в производственные процессы средств механизации и автоматизации, вычислительной техники, новых форм и методов организации труда и управления хозяйственной деятельностью предприятий. Для этого вводятся более совершенные средства навигации самолетного и наземного радиосветотехнического оборудования, что повышает регулярность и безопасность полетов.

Ведется реконструкция старых и строительство новых аэровокзалов. На это государство выделяет больше средств.

Авиарботники самозабвенно трудятся в юбилейном году, они полны решимости успешно выполнить задачи, поставленные перед ними XXV съездом КПСС.

ЧЕСТВУЮТ СТРОИТЕЛЕЙ

Хорошими успехами ознаменована работа коллектива СМУ-8 ГА во втором квартале. Строители заняли первые места по теркому и среди предприятий района.

В честь этого в ДК авиарботников состоялся торжественный вечер. Сердечно приветствовали на вечере передовиков производства — ветерана труда экскаваторщика Михаила Егоровича Ярового, прораба Марию Ивановну Чернышеву, отличницу Аэрофлота нормировщицу Валентину Федоровну Головачеву.

Лучшими по профессии признаны шофер Виктор Артемьевич Теляков, каменщик Николай Александрович Корниенко. Им вручены альфы ленты победителей социалистического соревнования.

Много теплых слов было сказано на вечере в адрес рабочих династий — семей Зинных и Забых. **С. МИРОНОВА.**

* КУРГАН

Накануне Дня Воздушного Флота СССР авиарботники Кургана собрались в празднично украшенном зале на митинг. Его открыл секретарь парткома В. С. Грачев. С докладом выступил командир предприятия заслуженный пилот СССР А. И. Чернявский.

А потом поздравить авиаторов пришли медики. Главврач областной больницы сказал теплые слова благодарности в адрес пилотов санитарной авиации, вручил Почетные грамоты лучшим из них и всем — большой торт.

Четырнадцать ветеранов труда авиапредприятия на митинге были вручены памятные медали. Иосиф Ефимович Черноморченко и Мильда Михайловна Прокопович поблагодарили командование за почетную награду.

А Курганское радио сделало авиаторам свой подарок — подготовило концерт по заявкам.

Новости

* СВЕРДЛОВСК

Артисты и творческие коллективы собрались в один из предпраздничных вечеров во Дворце культуры авиарботников на телевизионную передачу «Земляки», посвященную лучшим авиаторам Уральского управления гражданской авиации. Ведущие передачи, дикторы телевидения Лидия Захарова и Валерий Домбровский, представили зрителям К. В. Третьякова, И. Ф. Халина, А. А. Чирву, передовые экипажи, бригады, смены, рассказали об их трудовых успехах. Для авиаторов исполнялись любимые песни, концертные номера.

Состоялось торжественное собрание работников аппарата управления. На нем выступил бывший военный летчик Герой Советского Союза, кандидат сельскохозяйственных наук Антон Антонович Шевелев. Он вспоминал суровые дни войны, говорил о роли советской авиации в разгроме врага. Антон Антонович подарил авиаторам книгу о своих боевых друзьях. Главный инженер УрУГА И. Е. Машкинский вручил гостю книгу «День Аэрофлота».

В праздничные воскресные дни авиаторам были посвящены различные мероприятия в ЦПКЮ Свердловска.



В центре внимания — безопасность полетов

ОРГАНИЗАЦИЯ четкой работы в службе движения возложена на руководителя полетов, который является основным звеном в организации работы смены, воспитании и обучении личного состава.

В службе движения Свердловского авиапредприятия я работаю с 1960 года, руководителем полетов района с 1969 года, все время в одной смене — смене № 1.

Смена районного диспетчерского пункта — коллектив небольшой, но как и во всяком другом, здесь работают разные люди — с разными характерами, различными взглядами на жизнь. Считаю, что полную безопасность полетов может обеспечить только здоровый и дружный коллектив, создание и формирование которого зависит прежде всего от его руководителя, руководителя полетов. Заботы о создании социального климата в смене, высокой ответственности и активности — важнейшее направление воспитательной работы. Успех ее во многом зависит от правильной оценки обстановки, сложившейся в коллективе, знания руководителя полетов уровня подготовки, деловых и моральных качеств каждого диспетчера. Руководитель должен уметь своевременно выявлять «узкие места» в работе смены и принимать немедленные меры по их ликвидации.

НЕОБХОДИМО всегда помнить, что руководитель полетов является примером для подчиненных.

В вопросах воспитания не следует забывать об индивидуальном подходе. При этом надо учитывать характер воспитуемого, стаж работы, теоретическую и практическую подготовку, возраст и другие факторы. Но единое условие для всех категорий работников — требовательность и принципиальность старшего. Любое отступление от правил или нарушение должно быть замечено им и своевременно разобрано в смене. Это может быть сделано на разборе в присутствии всей смены, немедленно по ходу работы, если отступление от установленных норм может быть в течение давней смены (в данной метеорологической, воздушной обстановке) вторично допущено. Замечание должно быть конкретным, объективным и соответствовать требованиям, предъявляемым к диспетчерской службе вышестоящими органами. Любое замечание, требо-

вание по существу дела никогда не обидит, не будет воспринято «в штыки», если оно сделано в соответствующей форме. При этом необходимо четко определить степень вины диспетчера, допустившего нарушение, а также, указать, как надо было поступить в данной ситуации, сослаться на нормативный документ, разъяс-

няющий вопрос. Я считаю, что это даст высокий результат, особенно если тебя поддержит весь коллектив смены. В практике часто встречаются случаи, когда влияние рядовых членов коллектива на нарушителя давало более эффективные результаты, чем односторонний, неоднократный нажим на него со стороны руководителя.

ДОЛГ каждого руководителя — воспитывать подчиненных в духе взаимопомощи. В своей повседневной работе я стремлюсь к тому, чтобы диспетчер думал не только о себе, но и о своем коллеге, работающем на смежном диспетчерском пункте, о коллективе смены и в целом о безопасности полетов при управлении воздушным движением. Здесь мне хочется отметить диспетчеров А. И. Поплаухина, С. Ф. Фрунзе и молодого В. Г. Климова, которые не раз слышали слова благодарности от своих коллег из Перми, Тюмени, Ханты-Мансийска, Уфы за своевременное предупреждение о возможности создания опасной ситуации.

Большое внимание в смене уделяется вопросу понимания важности и ответственности своей работы каждым диспетчером. Этого добиться непросто и нескоро. В беседах с диспетчерами я выяснил, что отдельные из них начинают понимать свою работу в полном объеме лишь спустя три года после начала самостоятельной деятельности. Думаю, что так оно и есть. Молодые диспетчеры вроде бы все схватывают на лету, быстро входят в строй. Но если внимательно послушать их работу, можно заметить, что команды, указания даются автоматически, заученно, без глубокого анализа воздушной обстановки, без планирования своих последующих действий. А это в определенный момент может

привести к грубому нарушению условий безопасности полетов при УВД.

В работе своей смены стараюсь придерживаться следующих принципов:

— на рабочем месте не заниматься посторонними делами, т. е. не должно быть такого положения, когда, скажем, при вызове смежного диспетчера ответ следует через минуту или две. Я понимаю, что диспетчер может быть занят, но постоянно — никогда;

— непрерывный контроль за движением воз-

душных судов в зоне долж-

2) за пролетающим воздушным судном:

а) место самолета на входе в зону УВД и выходе из нее,

б) подтверждение пролета КО (РНТ аэродрома — по докладу командира воздушного судна).

Это заставляет диспетчеров следить за воздушной обстановкой и все время быть в курсе изменений;

— строго выполнять требования документов, регламентирующих управление воздушным движе-

Оперативность и контроль

душных судов в зоне долж-
жен быть обязательным условием работы диспетчера. Думаю, неприемлемо положение, когда на запрос экипажа о месте воздушного судна то и дело слышишь: «минуту!», «ждать!», «дайте нажать!» и т. д. Это говорит

нашим. Помню, много было жалоб со стороны экипажей (особенно международных рейсов самолетов на Хабаровск и обратно) по поводу запрещения следования на пологих, не утвержденных МГА эшелонах. В нашей смене принцип та-



о том, что диспетчер не следит за воздушной обстановкой. В нашей смене мы осуществляем контроль следующим образом:

1) за воздушным судном, прибывающим к нам:

а) место самолета на входе в зону УВД.

б) место самолета в момент начала снижения,

в) место самолета при передаче на подход;

ков: полеты осуществлять строго на попутных эшелонах и ни на какие уступки экипажам не идти.

БОЛЬШОЕ внимание уделяется в смене качественному решению вопросов обучения личного состава. Стараемся решать их в ходе практической работы, на теоретических занятиях, при выдаче

индивидуальных заданий. Считаю, что от качественного решения вопроса выдачи ежемесячных индивидуальных заданий диспетчерам зависит степень их теоретической и практической подготовки. Такие индивидуальные задания, правда, не по всем, а по наиболее важным вопросам, выдавались в нашей смене еще до официального их ввода министерством.

Как руководитель полетов особое внимание обращаю на подготовку к работе и проведение инструктажа, на котором обязательно задаю вопросы, исходя из сложившейся на это время воздушной (метеорологической) обстановки. Если затем у личного состава нет вопросов, которые могли бы вызвать трудности в работе, считаю, что инструктаж был проведен правильно.

Задачи, стоящие перед дежурной сменой службы движения, должны решаться комплексно и всем составом смены. Успех в нашей работе во многом зависит от правильной постановки задач личному составу, а также от свое-

временного и качественно-го контроля за грамотными их решениями.

В свою очередь, от решения всех вышеперечисленных вопросов зависит безопасность полетов при управлении воздушным движением.

И. ЛЫЛОВ,
руководитель полетов
района
аэропорта Кольцово.

Авиаторы — геологам

Было время, когда геологи Воркутинского района в поисках полезных ископаемых обходились небольшими количеством вертолетов Ми-4, выполнявших их заказы по перевозке народнохозяйственных грузов в труднодоступные районы тундры и Полярного Урала.

Шли годы, увеличивались объемы работ геологов, выросло целое Полярно-Уральское производственное объединение, в наш район пришли газонефте-разведчики. Работа вертолетчиков требовала коренной перестройки. Резко увеличились потребности народного хозяйства Воркуты в тяжелых вертолетах: быстрое развитие фронта работ требовало переброски крупногабаритных грузов на буровые. Увеличился парк вертолетов в нашем летном подразделении. На смену Ми-4 стали посту-

пать более совершенные тяжелые Ми-8.

Первоначально возникли трудности по освоению новых машин — не хватало летного состава. И здесь на помощь пришли вертолетчики Ухты, которые к тому времени имели богатый опыт эксплуатации тяжелых вертолетов.



В числе первых приехал в Воркуту Станислав Васильевич Солодовников. Требовательный к себе и членом экипажа, Станислав Васильевич быстро освоил район полетов и теперь

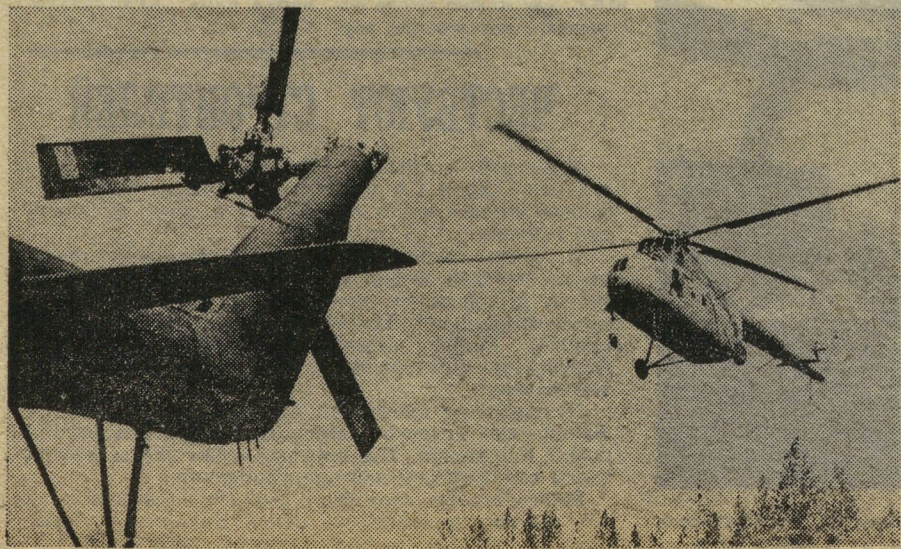
передает свой опыт товарищам. Недавно ему присвоен второй класс.

Хорошее знание материальной части, высокое летное мастерство помогают звену вертолетов Ми-8 успешно справляться с плановыми заданиями, соблюдая полную безопасность полетов.

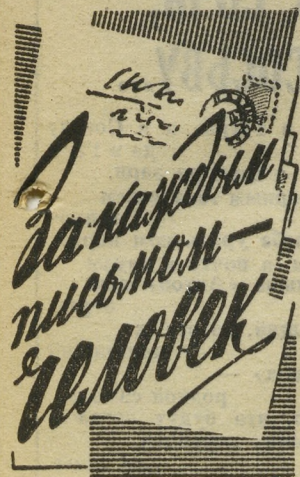
Выполняя полеты по обслуживанию геологопоисковых партий на обширной территории, С. В. Солодовников и его товарищи вносят свой вклад в поиск и развитие богатств севера нашей Родины.

По итогам социалистического соревнования за второй квартал экипаж С. В. Солодовникова признан лучшим по Коми УГА среди экипажей Ми-8.

Г. БЛИНОВ,
секретарь парторга-
низации летной службы
Воркутинского
аэропорта.



Личный пример коммуниста



В своем докладе на майском Пленуме ЦК КПСС Генеральный секретарь ЦК КПСС Л. И. Брежнев отмечал: «Нужно, чтобы каждый советский человек ясно сознавал, что главная гарантия его прав в конечном счете — это мощь и процветание Родины. А для этого каждый гражданин должен чувствовать свою ответственность перед обществом, добросовестно выполнять свой долг перед государством, перед народом».

И, как всегда, в этом должны показать свой личный пример члены партии, неустанно выполняющие конституционные обязанности гражданина СССР.

Мне хочется рассказать о командире самолета Ан-26

Сыктывкарского авиапредприятия Виталии Павловиче Малышеве, члене КПСС с 1969 года. Его рабочий стаж в авиапредприятиях — 18 лет. За это время он освоил пять типов самолетов, провел в воздухе более 500 суток. Он всегда по-партийному, как подсказывает совесть, организует работу экипажа, чтобы каждый полет выполнялся качественно и эффективно. А летает он в сложных условиях Заполярья, доставляет срочные грузы газовикам Харасавэя, металлургам Норильска. Ему приходилось быть не только рядовым пилотом, но и наставником молодых командиров воздушных судов. За полтора года он подготовил четырех командиров корабля Ан-24.

Добросовестная работа В. П. Малышева отмечена многими поощрениями, знаком победителя социалистического соревнования 1975 и 1976 годов. Недавно он награжден орденом Трудовой Славы III степени.

Выполнение конституционного долга гражданина СССР Виталий Павлович видит и в общественной работе. Он является членом месткома. Как коммунист регулярно выступает на партийных собраниях с предложениями по повышению эффективности производства и критикой недостатков. С него, конечно,

берут пример и другие коммунисты.

Взять хотя бы командира самолета Ан-12 того же летного подразделения коммуниста Валерия Андреевича Алексея. Более 9000 часов налетал он на разных типах самолетов без единого замечания.

Валерий Андреевич хорошо понимает, что работать эффективно — значит выполнять каждый полет с высокой производительностью и отличным качеством.

Освоили Ми-8

Второй год 10-й пятилетки — пятилетки эффективности и качества — ознаменовался новым этапом в деятельности Воркутинской АТБ — освоением вертолета Ми-8.

Суровые условия Заполярья, как показали итоги первого полугодия, не стали препятствием для успешного выполнения плана по налету часов для этого типа машин. Мобилизация всего личного состава АТБ на увеличение интенсивности использования самолетов и вертолетов значительно улучшили экономические показатели. По итогам социалистического соревнования за второй квартал коллектив АТБ Воркутинского авиапредприятия занял второе место среди АТБ Коми УГА.

Так работать ему велит долг коммуниста. Плановое задание по производительности полетов за шесть месяцев юбилейного года экипаж, возглавляемый Алексеевым, выполнил на 111,7 проц., при этом сэкономил 50 тонн авиатоплива. Валерий Андреевич — заместитель секретаря парткома.

По итогам социалистического соревнования за первое полугодие среди работников ведущих профессий В. А. Алексею

присвоено звание «Лучший командир воздушного судна транспортной авиации Коми управления ГА».

Личный пример В. П. Малышева и В. А. Алексея в труде и общественной жизни поднимает авторитет коммунистов и способствует активному воспитанию всего коллектива.

И. ТРЯПКИН,
заместитель командира летного подразделения по ПВР.

технику Аэрофлота в 1976 году, В. А. Гаргуну, В. К. Советову, авиатехникам Б. Н. Сальникову, В. И. Бабичу, В. К. Ивасюку, техникам Л. И. Фомину и О. Н. Белякову, авиамеханикам В. И. Порубаеву и Б. Н. Шешукову, инженерам В. И. Рудакову, Н. П. Охрименко и многим другим.

А. САВИЧЕВ,
начальник АТБ.



Вровень с ветеранами

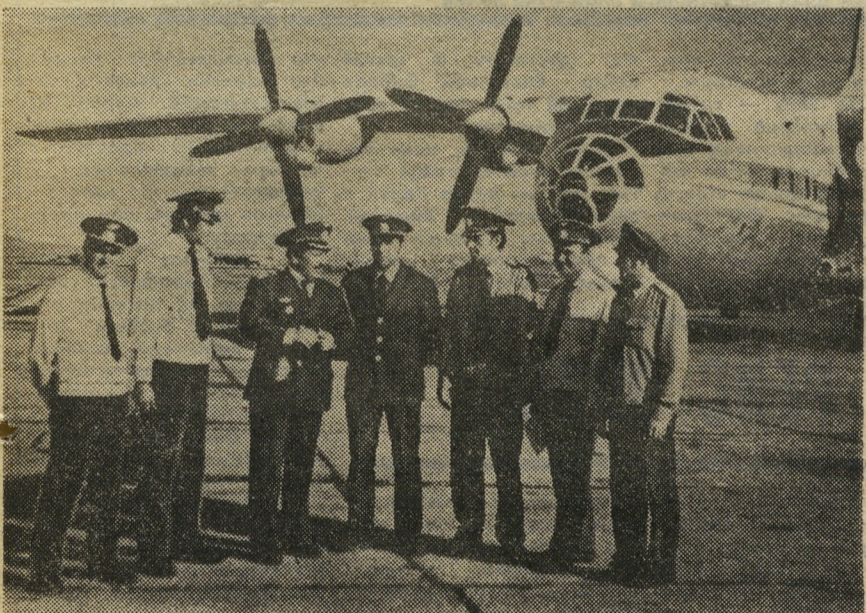
Коллектив службы движения Воркутинского авиапредприятия включился в социалистическое соревнование за достойную встречу 60-летия Великого Октября.

Наш коллектив в основном молодой, укомплектован выпускниками училищ гражданской авиации.

Должная воспитательная и организаторская работа является причиной того, что руководители полетов и диспетчерский состав правильно понимают поставленные МГА задачи и обеспечивают безопасность полетов.

У нас внедрена и успешно действует система бездефектного труда, направленная на повышение безопасности полетов при УВД.

По итогам работы во втором квартале коллектив службы занял первое место по Коми УГА. В этом большая заслуга таких опытных, высококвалифицированных специалистов, как Н. Г. Карabanьков, В. И. Щеголов, А. Н. Казаданов, В. Д. Полищук.



На этот рейс Ан-12 в аэропорту Кольцово не объявляли посадки, но внимание ему уделялось большое. Ведь груз был довольно необычный, срочный и скоропортящийся — фрукты, одиннадцать тонн груш, персиков и слив. А лететь с Урала предстояло впервые к бухте Провидения, набережной Дежнева, что в далеком Беринговом море.

Доставить в целостности дары юга северянам (рыбакам и оленеводам, морякам и шахтерам) выпало на долю наших земляков во главе с пилотом первого класса инструктором В. И. Драншиниковым. Он попутно «провозил» по сверхдальнему маршруту молодого командира корабля В. А. Каменца, еще сравнительно недавно летавшего на поршневых «аннушках». Серьезный экзамен держал за облаками и штурман О. Б. Новиков, не прокладывая пока трасс в суровом Заполярье. Впрочем, испытания для маленького, но дружного летного коллектива начались задолго до цели. По-

нятно: маршрут протянулся через всю необъятную страну, через десяток часовых поясов и разные климатические зоны. И если сперва больше опасались гроз, обходили их, то затем постоянно угрожали холодные фронты. У Братска на высоте трех километров пошел снег. А вблизи Магадана быстренько сменили «эшелон». Вовремя включенная противообледенительная система позволила тяжелому лайнеру не прибавить лишнего веса, не потерять скорости и благополучно приземлиться для дозаправки.

А с Аляски надвигался циклон, и у всего северо-восточного побережья СССР штормило. Крылатые машины одна за другой возвращались обратно. Но наша упорно искала «окно». «Идем, в принципе, на плохую погоду. Правда, синоптики обещали улучшение», — спокойно заметил невозмутимый второй пилот В. Н. Гладышев, пришедший в авиацию по рабочей путевке с Уралмаша, воспитанник знаменитой брига-

ды члена ЦК КПСС А. И. Храмова. Плохая погода оказалась, увы, почти ураганом со скоростью до

В БУХТУ ПРОВИДЕНИЯ

33 метров в секунду, что по известной шкале Бофорта соответствовало одиннадцати баллам — предпоследней грозной строчке в иерархии

ветров. Так что, к сожалению, и мы повернули на запасной аэродром — мыс Шмидта.

Лишь через сутки вынуж-

денного сидения на берегу Северного Ледовитого океана (несмотря на плюс 19, кругом плавали льдины) смирился его сосед Тихий. И вот, наконец, долгожданная посадка в Анадыре — столице Чукотского национального округа. Ощущая на лице ласковый бриз и видя еле заметную рябь воды, не верилось, что еще вчера здесь же катился «девятым вал».

На душе у моих спутников тоже воцарился штиль. Особенно радовался опытный бортоператор Ю. К. Лозашин, повидавший за долгий летный век разного, но всегда равно отвечающий за сохранность груза наряду с хозяевами. Задание выполнено, посадки пролегли хорошие десять тысяч верст, несколько студеных морей, дважды пересеченный по ходу неизбежных странствий последний, 180-й меридиан. Теперь дело осталось за малым — каботажным плаванием фруктов по заливу, что выглядело шуткой по сравнению с только что завершившимся путешествием.

В. ЗАЙЦЕВ.
Фото автора.

На привокзальной площади московского аэропорта Домодедово установлен на бетонном пьедестале турбовинтовой пассажирский лайнер Ту-114. 19 августа состоялось торжественное открытие это-



На постаменте — ТУ-114

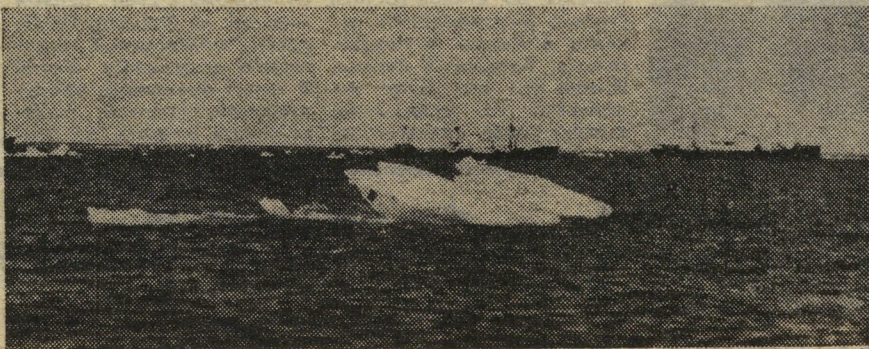
го своеобразного памятника небесному труженнику.

Безбрежные просторы пятого океана сейчас бороздят «Илы», «Яки», машины типов «ТУ». «Сто четырнадцатый» занимает среди них особое место. На этом лайнере, созданном в опытном конструкторском бюро А. Н. Туполева, было установлено 32 официальных ми-

ровых авиационных реакторов. Ту-114 первым начал без посадок летать по самым протяженным в нашей стране пассажирским линиям: из Москвы в Хабаровск, Владивосток, Анадырь. Именно он открыл беспосадочные полеты в Токио, Дели, Конакри, Монреаль и другие аэропорты многих стран.

Как-то не верится, что

М. ГОРБАЧЕВА,
корр. ТАСС.





НЕ В СОЧИ, А В СОСЬВУ...

Не в Сочи, не в Гагры, а в Сосьву
да в Гари
Летаем, ребята, с зари до зари.
С надежным и верным товарищем
в паре
В неласковом небе уральском парим.
Не дыни-арбузы, а почту и грузы
По тонне и больше «Антон» наш
берет.
Не лайнер летящий, но все ж
настоящий
Трудяга «Антошка» —
родной самолет.
И верят ребята, что будет когда-то
Штурвалы больших кораблей
им даны.
И трассы сверхдальние,
континентальные
Проложат ребята в небе страны.
А. КЛОЧКОВ,
командир самолета Ан-2.
Уктус.

В гостях — артисты оперетты



О приближении праздника возвестили во всех службах Ижевского авиапредприятия свежие номера стенгазет. Стенгазета «Авиатор Удмуртии» вышла особенно красочной. Заметки и фоторепортажи показали лучших производственников.

Надолго запомнится авиаторам вечер, посвящен-

ный Дню Воздушного Флота СССР. Он состоялся во Дворце культуры «Октябрь». На торжественном собрании были награждены денежными премиями и грамотами техник АТБ Валерий Колодкин — победитель в смотре - конкурсе на образцовое содержание самолетов, пилот - инструктор Владимир Зубков и многие другие передовики производства.

Праздничный вечер авиаторов украсили выступления артистов Московского театра оперетты. Дуэты, веселые сцены из спектаклей, зажигательные танцы вызвали овацию в зале.

ПРАЗДНИК В КОЛЬЦОВО

Широкую и разнообразную программу празднования Дня Воздушного Флота СССР подготовил коллектив Дворца культуры авиарботников аэропорта Кольцово.

В этот день здесь собрались авиаторы, жители поселка на встречу с лучшими людьми аэропорта — командиром корабля Ил-18 Г. Н. Крупеней, дежурным комендантом аэровокзала Л. И. Ивакиной, участником Великой Отечественной войны, наставником молодежи, руководителем полетов А. Ф. Исаковым. Интересной была встреча с трудовыми династиями Смолдиновых и Подкорытовых.

Много теплых слов услышали эти люди — передовики и победители социалистического соревнования, труд которых — достойный подарок Родине к юбилею Великого Октября.

Целый день во Дворце звучала музыка, песни. Состоялась встреча с популярным артистом театра и кино Владимиром Трещаловым. В гостях у авиаторов побывала группа ведущих артистов Уральского русского народного хора во главе с заслуженным деятелем искусств РСФСР композитором Геральдом Топорковым.

В заключение состоялся праздничный вечер отдыха, в котором принял участие вокально-инструментальный ансамбль Дворца молодежи «Аленушка».



«Прощаясь с летом...». Фото В. Александрова.



На снимке (слева направо): командир самолета А. В. Свистунов, агроном Красноуфимского совхоза А. А. Якимов и второй пилот В. А. Смертин обсуждают план предстоящей обработки полей.

За последние годы Советский Союз стал страной сплошной аэрофикации. Воздушные маршруты общей протяженностью около 900 тысяч километров связывают между собой 3600 городов и поселков. Подавляющее большинство пассажиров, совершающих поездки на расстояние 3—4 тысячи километров и более, предпочитает самолет любому другому транспорту.

На всех континентах сегодня знают слово «Аэрофлот» — советские лайнеры выполняют регулярные полеты за рубеж из девяти городов нашей страны и приземляются в аэропортах 80 государств.

В народном хозяйстве гражданская авиация выполняет поистине незаменимую роль как важное, а порой и единственно возможное средство доставки срочных грузов, почты, ранних овощей и фруктов. Эти перевозки за пятилетие увеличились примерно в 1,3 раза и превысят 14 миллионов тонн.

Не ищите в расписании Аэрофлота рейс № 9025 по маршруту Москва — Магадан, не пробуйте приобрести на него билеты... Этот полет начинается в середине дня и длится много часов. Прежде чем самолет, оставив позади более 7000 километров, доберется до северо-востока страны, ему предстоят посадки в Перми и Новосибирске, Братске и Ленске. Всякий раз его будут направлять на отдаленную стоянку, куда подкатят ав-

топогрузчики, транспортеры, многотонные автомобили. Рейс № 9025 — грузовой, он регулярно выполняется по воздушному мосту, кратчайшим путем соединяющему центр страны с побережьем Охотского моря. Другая подобная трасса связывает Москву и Владивосток — по ней так-

жет доставить в самый центр Восточной Сибири почти 40 тонн свежих овощей и фруктов.

Кстати сказать, план сезонных авиаперевозок сочных, спелых даров полей и садов Молдавии, Украины, Закавказья, Средней Азии в промышленных центрах Урала, Сибири, Крайнего

что обыкновенное письмо без пометки «авиа» и соответствующей марки на конверте все равно летит с реактивной скоростью в нужном направлении и оказывается у адресата намного раньше, чем предполагалось.

У летчиков грузовой авиации Аэрофлота есть маршруты, на которых они работают с особым трудовым подъемом, высоким чувством ответственности. Они участвуют в освоении нефтяной и газовой целины Тюмени, Таймыра, Ухты. Самолеты и вертолеты обеспечивают переброску геологоразведчикам и промысловикам бурового оборудования и жилья, продуктов питания и одежды. Даже наземная транспортная техника — вездеходы, самосвалы, автобусы — прибывает на эти месторождения по воздуху.

Для строителей БАМа тысячи тонн грузов ежемесячно приходится развозить по дремучим, необжитым местам с помощью крылатых помощников. Даже служебную документацию и чертежи бамовцы получают от проектировщиков «воздушной эстафетой». Намного раньше, чем приамурскую тайгу огласит первый гудок теплового, в ней становится привычным рокот авиационных моторов.

В. БЕЛИКОВ.

РЕЙС 9025...

же курсируют Ан-12. Столица принимает и отправляет грузовые воздушные корабли на Архангельск, Ижевск, Казань, Иркутские авиаторы, можно сказать, «изъездили» воздушную дорожку в Мирный, а из Усть-Кута ящики со всевозможным содержимым без промедления доставляются на самолетах в Якутию, за тысячу с лишним километров, над непроходимой тайгой и горными хребтами.

Работники Аэрофлота показали мне фотографию огромного производственного корпуса алмазной фабрики. Панели стен, детали перекрытий, значительная часть оборудования были переброшены на крыльях в далекие суровые места. Сейчас туда готовится проложить свой первый маршрут из Ферганы Ил-76, новый транспортный гигант нашего воздушного флота. В своем фюзеляже, оборудованном системой искусственного климата, он смо-

Севера уже в значительной части выполнен. Но с южных аэродромов продолжают прибывать тяжелые многомоторные самолеты, которые привозят в своих грузовых отсеках новые партии помидоров, персиков, слив, абрикосов, предназначенных для жителей отдаленных уголков нашей страны.

Почта — письма и посылки, матрицы газет и свежие журналы — важнейший из грузов для Аэрофлота. Только за нынешний год авиаторам предстоит развезти по всему Советскому Союзу 395 тысяч тонн почты. Для этого выделены специальные рейсы, используется загрузка попутных пассажирских самолетов. Теперь очень часто случается так,



Свердловск, «Авиатор»
20. УРАЛА

Редактор В. ГУРИН.

Тел. 295 461, 295 496.

НС 15639. Заказ № 7231.

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