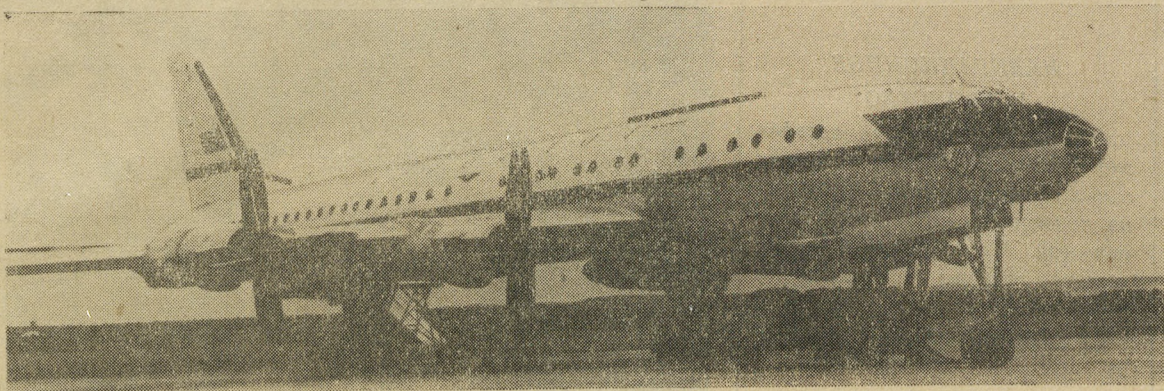


ГИГАНТ Ту-114 НА УРАЛЬСКОЙ ЗЕМЛЕ



Как уже сообщалось в нашей газете, 10 июля в Свердловском аэропорту впервые произвел посадку самый крупный в мире самолет Ту-114, рассчитанный на 170 пассажиров.

...Самолет, внешне напоминающий Ту-104, пробежал несколько сот метров по бетонированной полосе и остановился. И лишь когда корабль подрулил к стоянке, авиарботники убедились в необычайных размерах самолета-гиганта Ту-114.

Знакомство с самолетом очень интересное. Ту-114 — свободносущий моноплан со стреловидным крылом. Его фюзеляж разделен на два этажа: в верхнем — пассажирские помещения, в нижнем — кухня и два огромных багажных отсека. Из кухни повар с помощью лифта подает наверх сервированные подносы с завтраками и обедами. В просторных салонах первого и туристского классов поражают красота и простота отделки. В спинке кресел вмонтированы лампочки индивидуального освещения, в самолете превосходная вентиляция. Есть здесь и четыре небольших спальных салона «люкс», напоминающих купе мягкого железнодорожного вагона. Служебные помещения связаны телефоном.

Ту-114 предназначен для регулярных полетов на воздушных магистральных наибольшей протяженности со средней скоростью свыше 750 километров в час.

...После того, как самолет Ту-114 был обслужен авиатехниками и заправлен горючим, он стартовал с уральской земли и взял курс на Москву. Через два часа двадцать минут Ту-114 приземлился во Внуковском аэропорту.

В. ЯКОВЛЕВ.
Фото автора.



Командир корабля С. Д. Метелкин и второй пилот Н. И. Торницын.

Даже самый высокий трап оказался для него маленьким. Пришлось ставить на него еще один, легкий.

— Рады встрече с уральцами, — сказал командир корабля, четырежды «миллионер» Сергей Дмитриевич Метелкин. — Тем более, что для нашего экипажа это первый самостоятельный полет на Ту-114.

— А для меня, — заметил в шутку второй пилот, трижды «миллионер» Н. И. Торницын, — это своеобразный юбилей. В Свердловск я прилетал в 1941 году на двухместном самолете По-2, а сейчас, двадцать лет спустя, на стосемидесятиместном Ту-114!



Авиатехник производит предполетное обслуживание самолета Ту-114.

Авиарботники!
Шире размах соревнования
в честь XXII съезда КПСС

Маршрут прямой
проложен нами
К высотам новым
над страной —
Мы встретим
славными делами
Съезд нашей
партии родной!

На помощь хлопкоробам Таджикистана

На днях в Таджикистан на помощь хлопкоробам прибыла группа летного и технического состава на пяти самолетах Ан-2 из подразделений Уральского управления ГВФ. Им предстоит обработать авиационно-химическим способом несколько тысяч гектаров посевов хлопчатника, защитив его от пагубного воздействия вредителей — насекомых.

Авиаторы Урала приступили к выполнению почетного задания.

Они достойны

В авиатранспортном подразделении на общем собрании личного состава присвоены звания ударников и экипажей коммунистического труда передовым людям.

Высокое звание экипажа коммунистического труда присвоено в числе других экипажам Ил-18, где командирами кораблей Н. А. Феоктистов и Г. А. Борцов, а звание ударника коммунистического труда — командиру корабля Ил-18 Н. П. Мельникову, бортмеханику Б. Г. Насобину, бортпроводницам Р. Князевой, В. Шашкиной и другим.

Присутствовавшие на собрании подловоному обсудили каждую кандидатуру — достоин ли человек носить это высокое звание.



Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

Авиатор Урала

№ 56 (1075).
СРЕДА
19 июля
1961 г.
Год издания
XIX

Орган политотдела Уральского территориального управления ГВФ и теркома профсоюза авиарботников

У АВИАТОРОВ — КРЕПКОЕ СЛОВО

В нашей стране нет ни одного коллектива, который бы ни стремился подготовиться к открытию XXII съезда Коммунистической партии Советского Союза свой подарок.

Личный состав подразделений Уральского территориального управления ГВФ также направляет свои усилия на то, чтобы прийти к этому знаменательному событию в жизни партии и народа с новыми трудовыми успехами.

Растут цифры авиаперевозок

Лето — ответственный период в выполнении плана увеличения перевозок пассажиров, грузов, почты. Помня об этом, коллективы подразделения увеличивают объем ежедневных отправок на самолетах.

План за 15 дней июля выполнен Свердловским аэропортом по отправке пассажиров на 102,2 процента, по почтовым отправленным — на 134,5 процента.

За день — 1000 билетов

Желающих лететь на самолете в нынешнем году — как никогда. Не удивительно поэтому, что в горагентстве Свердловского аэропорта ежедневно бывает особенно многолюдно. За день работники продают около 1000 билетов.

Самолеты над полями

Авиаторы Уктуса оказывают большую помощь труженикам сельского хозяйства. Выполняя всевозможные виды авиационно-химических работ, они обслужили 47000 гектаров.



Лирический репортаж

С лучами жаркими июля
И буйной зеленью листья
Мы в горагентство

заглянули —
А как, друзья, живете вы?
Что ж, перьяки не подкачали,
Хотя людей у касс не счесть.
— Лететь хотите?

Без печали —
Хоть до Москвы...

Билеты есть!
Народ у касс — рекой
бескрайней.

Да, тяга к воздуху видна.
Ведь лето — год наш
урожайный —

На крылья ставит вся страна.
И мясу с фруктами,
и хлебу —

Всегда полет необходим,
И невозможно жить
без неба.

Их увезет «Ту»-исполнин.
А человек? Ведь это главный
У нас, товарищ, пассажир —

Ему без воздуха подавно,
Куда как тесен будет мир.
И вот у кассовых

мы оюн...
— Нам до Свердловска бы
Возьмите, вот он, —
билет...

И слышится: —

ИДЕТ СМОТР КУЛЬТУРЫ ОБСЛУЖИВАНИЯ.

Вам спасибо скажет пассажир

Галины Иглиной ответ.
— Она работает давно
здесь, —

Начальник агентства
сказал, —

С задором молодым,
на совесть, —

И указал рукой на зал:
— Народу, видите, немало,
Всех успевае обслуживать.

И много Ане помогала
Кассира должность изучить...
Мы с Волкоморовой толкуем,
Что рядом с Иглиной у касс...

— В погоду летную такую
Всегда хватает дел у нас!..
И замолчала...

Ну, и что же,
Ведь скромность — красит...
между тем,

Она и труженик хороший,
И замечательный спортсмен.
Недавно на спартакиаде

Она по диску и прыжкам
Была ведущей,
И приятен

Ее успех и вам,
и нам.
— Скажите, можно
самолетом?.. —

Васильеву спросили мы.
И вот она ответ дает нам...
Вполне удовлетворены!

Она умеет — честь
по чести —

Трудиться в справочном
бюро.

С ней — коллектив, она
с ним вместе!..

Бежит Васильевой перо,
Торопит мысли на бумаге,
Пусть нет здесь мужества,
отваги, —

Вниманью все подчинено.
Оно, как воздух, пассажиру
Необходимо в этот час,
И ровно властвует над миром,
И селится в сердцах у нас...
Пора в аэропорт...

Реклама
Бьет в лица радугой цветов.
Мы из агентства едем
прямо

На аэродром.
Наш «Ил» готов...

Благодарить хотим сердечно
Всех тех,

кто сидя там,
у касс,

К нам относился
человечно
И так заботился о нас.

Е. ЛИПОВИЧ.
г. Пермь.

НА ТОЧКЕ ЗАМЕРЗАНИЯ

«Скоро сказка скарывается, да не скоро дело делается» — гласит народная мудрость. Пословица-то эта старая, но очень злободневная... Применительно к событиям, о которых скажем ниже.

Хорошее дело задумали у нас: решили в городе построить аэровокзал. Замечательная идея. Радуйся, уважаемый пассажир! Захотел полететь за тридевять земель — пожалуй-ста: к твоим услугам новый аэровокзал — бери билет, сдавай тут же свой багаж, садись в автобус и... А на деле?

...Аврал! Завершим строительство раньше срока! И еще много-много подобных лозунгов. Дело, вроде, сначала пошло неплохо. Видя такой темп работ — мы возрадовались: пройдет немного времени и распахнутся гостеприимные двери аэровокзала. Но... Все с этого проклятого «но» и пошло. То материала нет, то рабочих не хватает. Сроки, сжавшись до предела, раздвинулись с резиновой мягкостью. И извините, с мягкостью некоторых ответственных за строительство товарищей. Затем руль, зачирикали птахи — пришла весна, весну сменило лето — сезон в разгаре: пассажиров хоть отбавляй — на всех направлениях, работники горантства с трудом стали успевать оформлять билеты пассажирам. То и дело раздаются телефонные звонки: «Нельзя ли на Адлер?» «Есть билеты на Симферополь?»

Словом, дел невпроворот — успевай, поворачивайся.

Странно одно. Казалось бы, что затеяно хорошее дело — аэровокзал столицы Урала, но некоторые руководители считают, что эта стройка — нечто второстепенное, не главное — есть, мол, поважней объекты. Да, так считают некоторые. А пассажиры? Пассажиры ждут, когда ударит гром с неба и заставит, наконец, раскаться руководителей строительства.

...Единственный представитель СМУ-8 столяр А. М. Кутнев мирно дремал в кресле, когда мы вошли в будущий аэровокзал.

— Ну, как дела?
— Как видите! И он показал рукой на щедро разбросанные по залитому цементом полу опилки и щепки.

— Сейчас вот сию, делать пока нечего — с утра жду наличники — может завтра повезет.

Начальство не беспокоится. Завершающий этап строитель-



Второй год трудится в городском агентстве Пермского аэропорта кассир Аня Волкоморова. Несмотря на свою молодость, комсомолка успешно справляется со своими служебными обязанностями. Она умело сочетает в себе и качество хорошего производственника, и талант замечательного спортсмена. Защищая спортивную честь своего коллектива, А. Волкоморова показала высокие результаты в двух видах — по диску и прыжкам и заняла одно из ведущих мест на недавно прошедшей спартакиаде Уральского управления ГВФ.

От души хочется пожелать ей новых успехов в труде и на спортивном поприще.

НА СНИМКЕ: кассир горантства Пермского аэропорта А. М. ВОЛКОМОРОВА.

Фото Л. Ефимова.

ства может вообще не закончиться в этом году. Не беспокоит оно ни начальника СМУ-8 А. А. Бондарчук, ни начальника отдела капитального строительства Б. А. Куреша, ни прораба СМУ-3 В. А. Дика.

Очень редко заглядывают они в строящееся помещение аэровокзала. А сроки оттягиваются. Сначала завершить стройку хотели к 1 мая, теперь новые славные даты впереди, а особого энтузиазма с их стороны не чувствуется.

Начальник СМУ-8 тов. Бондарчук безапелляционно заявляет: «Нас попросили, мы свое сделали». Хорошо. Но как сделали?

Качество работ, нужно прямо сказать, очень низкое. Стеллажи в багажном отделении сделаны плохо, чувствуется, что «топорная» работа здесь коснулась очень многого. Решетки на полу перед входом в аэровокзал ломают еще не один дамский каблук, а то и ногу.

«Скоро сказка сказывается», да... Дальше, дорогой читатель, вы знаете, что получается в итоге: аэровокзал на точке замерзания, а пассажиры — на точке кипения, ибо запросы растут, перевозки увеличиваются, а мечты об аэровокзале все еще ждут своего претворения в жизнь.

Д. БОЛОТОВ.

1. ФАКТЫ ГОВОРЯТ.

Мне приходится бывать во многих наших авиаподразделениях с проверкой знаний личного состава как в вопросах летной работы, так и в вопросах технической эксплуатации материальной части.

Бывая в подразделениях, лишней раз приходится убеждаться, что до сих пор командно-руководящий состав многих коллективов серьезно не занимается учебной личной состав, крайне мало уделяет внимания его теоретической и практической подготовке. Отсюда вытекают все нарушения наставлений и регламентов, которые, в конечном счете, приводят к летным происшествиям и предпосылкам к ним.

Вот, к примеру, Курганское подразделение. Здесь для проверки знаний летного состава были взяты на выбор шесть пилотов. Из них четверо по причинам крайне неудовлетворительных знаний в вопросах летной работы были отстранены от полетов. Виновниками этого оказались пилоты четвертого класса Д. Н. Соколов и А. Ф. Волошин. А пилот третьего класса В. Д. Терехов слабо знал наставление по производству полетов и руководящие приказы Главного и Уральского управлений ГВФ.

Здесь же, в Курганском подразделении, встречаются факты и другого рода — появление на работе в нетрезвом виде. Это разве не говорит о слабой политике — воспитательной работе с личным составом?..

27 мая с. г. пилот четвертого класса комсомолец В. А. Занков пришел на вылет с похмелья, в результате чего его вынуждены были отстранить на 10 суток от полетов. Мы решили проверить, а как же этот пилот знает летную эксплуатацию, наставления по производству полетов и приказы, регламентирующие безаварийную летную работу. На поверку оказалось, что ни того, ни другого, ни

третьего В. А. Заиков не знает и, по всей видимости, не стремится к этому. Странные обстоятельства — пилот не знает техники, которую эксплуатирует. Вывод напрашивается сам собой: значит, летчик трудится вслепую, значит, он не в состоянии обеспечить безаварийность летной работы. На деле выходит именно так...

В. А. Заикову пять дней пришлось зани-

ВЫПОЛНЕНИЕ ИНСТРУКЦИЙ И НАСТАВЛЕНИЙ — ЗАЛОГ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

маться изучением учебной литературы и руководящих документов, и только после этого он снова был допущен к полетам.

Не лучше дело обстояло и в Челябинском подразделении. Пилот коммунист В. А. Ермолин крайне неуверенно отвечал по конструкции карбюратора мотора. А когда ему был задан вопрос по пробе двигателя, на него он также не мог ответить. Другой, отвечающий вместе с ним, пилот четвертого класса А. Н. Володин не отстал от своего товарища. Оба летчика были отстранены от полетов.

Очень слабые знания показал авиатехник Челябинского подразделения Н. В. Пахомов, который дошел до того, что не ответил на вопросы по эксплуатации двигателя и даже не мог вспомнить, какие агрегаты стоят на двигателях АШ-62 ИР. А ведь человек эксплуатирует эту технику!

Известно, что одним из факторов, ведущих к тяжелым летным происшествиям, является выпуск в полет самолетов с неустраненными дефектами, однако такие случаи имеют место в ряде коллективов. Так, в Курганском

подразделении, несмотря на предупреждения авиатехника И. И. Бочаренко о том, что он не выпустит Ан-2 с неустраненным дефектом, командир самолета Чинилин со вторым пилотом Ершовым все-таки вылетели, имея на борту двенадцать пассажиров. Только вмешательство командования не дало им произвести повторный вылет.

В том же коллективе подготовленный к рей-

сировать работающий движок в деревянное помещение, а на расстоянии одного метра от движка стояли две бочки с бензином! Где же гарантия, что не мог произойти пожар?

Что ж, вероятно им не пошел впрок урок прошлого года, когда неподалеку от бензосклада аэропорта возник пожар. Сильный ветер дул в сторону близстоящих построек, а работник тов. Колесников тщетно пытался через коммутатор вызвать пожарную команду. И несмотря на настойчивую просьбу соединить его с абонентом, телефонистка равнодушно ответила: «Отстаньте со своим пожаром — линия занята»... Конечно, таким ледяным отношением не затупить никакой пожар. Только благодаря упорству тов. Колесникова очаг пожара был ликвидирован.

В том же Челябинском подразделении на зарядной аккумуляторной станции отсутствуют какие-либо противопожарные средства, нет журнала учета зарядки и разрядки бортовых аккумуляторов.

Аналогичную картину можно встретить и на некоторых других аэродромах местных воздушных линий, где ответственные за это товарищи не выполняют своих функциональных обязанностей.

Перечень отмеченных недостатков можно было бы продолжить, — он говорит о том, что много еще предстоит нам поработать, чтобы навести должный порядок в вопросах обеспечения безопасности полетов и охраны труда в наших авиаподразделениях. Сделать это — святая обязанность каждого из нас.

В. ИВАНОВ,
и. о. старшего инженера-инспектора по безопасности полетов.
УрТУ ГВФ.



НАВИГАЦИОННОЕ УСТРОЙСТВО

Фирма «Интернейшл телефон энд телеграф» создала навигационный прибор, который непрерывно наносит на карту положение самолета. Его назначение — облегчить решение навигационных задач в полете.

(Агентство «Юнайтед Пресс Интернейшл»).

НОВАЯ ВЕРТОЛЕТНАЯ ЛИНИЯ

Бельгийская авиакомпания «Сабена» предполагает в скором времени открыть вертолетную линию Брюссель — Лондон с промежуточной посадкой в Лимпне (Кент). На этой линии будут летать 25-местные вертолеты Вертол-107. Как известно, «Сабена» несколько лет эксплуатирует вертолетную линию Брюссель — Париж. Полагают, что стоимость билетов на этой трассе покрывает лишь половину эксплуатационных расходов.

(«Нью сайентист»).

ТОВАРИЩИ ИЗ НАШЕЙ БРИГАДЫ



Наша бригада «интернациональная», как любят у нас в шутку ее называть. Действительно, технический состав бригады — люди разных национальностей и характеров, но их сплачивает в одном коллективе крепкая дружба, без которой немилыми ни труд, ни отдых.

В связи с предстоящим XXII съездом нашей партии мы взяли на себя повышенные обязательства и думаем их успешно выполнить. Авиатехник Д. Б. Тухватуллин и авиамеханик М. Ф. Чеберда — одни из передо-

вых специалистов нашей бригады.

Авиатехник Д. Б. Тухватуллин работает в аэропорту с 1948 года и, как опытный специалист, оказывает практическую помощь молодым товарищам, недавно пришедшим из армии.

Механик М. Ф. Чеберда трудится здесь с 1952 года. За 9 с лишним лет он обслужил не одну сотню самолетов-вылетов.

Обоим авиаспециалистам за успешный труд в коллективе Пермского подразделения неоднократно выдавались денежные премии, многочисленными грамотами и благодарностями отмечена их работа в нашей дружной бригаде.

...Пассажирский Ан-2 стоит на старте. Через несколько минут он уйдет в очередной рейс. Командир самолета А. В. Беляков еще раз осматривает материальную часть. Замечаний нет... И в его потеплевшем взгляде можно прочесть: «Молодцы, товарищи!» — благодарность, адресованная технике и механикам.

Короткий взлет, и самолет уходит в воздух. А на земле остаются те, чьими умелыми руками согреты крылья наших самолетов, с любовью подготовленных к любым рейсам.

Г. ВУКОЛОВ,
техник-бригадир
Пермского
подразделения.

На снимке: авиатехник Д. Б. Тухватуллин и механик М. Ф. Чеберда за осмотром самолета.

Фото Л. Ефимова.

СПОРТ

Борьба

за «футбольную корону»

Свыше двадцати команд, разделенных на зоны, борются за обладание «футбольной короны» — кубка Аэрофлота.

Сейчас борьба в разгаре. Впереди у футболистов Уральского управления ГВФ ответственная встреча, 25 июля на стадионе Свердловского аэропорта состоится матч футбольных команд Уральского управления ГВФ и Сыктывкарской отдельной авиатехнической группы ГВФ. Как известно, в прошлом году такая встреча с сыктывкарцами принесла нам победу. Но, одержав первую победу, наши спортсмены, очевидно, переоценили свои силы и во встрече с командой играли ниже своих возможностей. Матч закончился поражением уральцев.

Будем надеяться, что в предстоящем матче наша команда покажет свое мастерство и выйдет победителем. А. СЕМЕНОВ.

И. о. редактора В. РУСИН.

НС20079. Заказ № 5082.

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