

ЗАЛОГ УСПЕХА

В Пермском подразделении состоялось профсоюзное собрание работников службы движения.

На повестке дня — два вопроса: подведение итогов работы за декабрь и принятие сообразительств на 1967 год.

Выступивший на собрании заместитель начальника аэропорта по движению В. С. Разин отметил недостатки в работе диспетчеров и руководителей полетов. Одной из главных причин, приводящих к досадным ошибкам в работе службы движения, по-прежнему остается плохая телефонная связь между службами аэропорта. В результате из-за несвоевременной передачи и приема информации ставится под угрозу безопасность полетов.

Руководитель полетов М. И. Дремин признал правильную критику в адрес работников службы АДС и ИСС, которой они подвергались в корреспонденции газеты «Авиатор Урала» № 86 «Вопрос остается открытым».

Присутствовавший на собрании замполит Пермского подразделения И. С. Воробьев отметил в своем выступлении что несмотря на трудности, служба движения в целом справилась с поставленными задачами в прошедшем месяце. Он еще раз подчеркнул, что бесперебойная и четкая работа службы движения всегда была и будет залогом безопасности полетов.

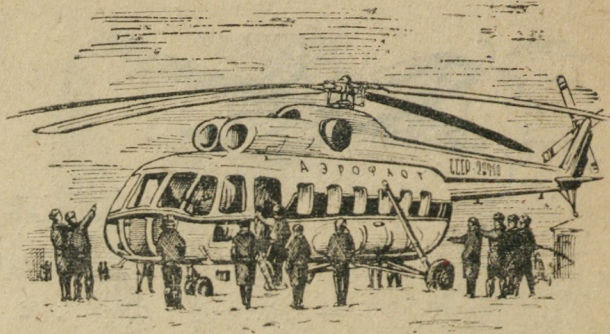
В. СЕРГЕЕВ.

НА ПРОМЫШЛЕННОЙ выставке в Японии с успехом демонстрировалась советская авиационная техника, в том числе новый вертолет МИ-8. При перелете из Японии МИ-8 произвел посадку в Тюмени. Наши авиаторы с большим интересом познакомились с новой отечественной машиной. Сейчас тюменские вертолетчики готовятся к освоению могучего винтокрыла.

На рисунке вы видите тюменских вертолетчиков, которые с интересом осматривают крылатую новинку.

В. ВЕПРИЦКИЙ, заместитель командира вертолетного коллектива.

Рисунок автора.



Авиатор УРАЛА

ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

№ 5 (1592).

СРЕДА, 18 ЯНВАРЯ 1967 г.

Год издания XXV

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

Навстречу 50-летию Октября

Летопись добрых дел

В ОКТЯБРЕ 1966 ГОДА БЫЛ ДАН СТАРТ КОМСОМЛЬСКОМУ АЛЬБОМУ-ЭСТАФЕТЕ УРУ ГА. АЛЬБОМ С МАТЕРИАЛАМИ ОБ ИНТЕРЕСНЫХ КОМСОМЛЬСКИХ ДЕЛАХ ПОСВЯЩЕН 50-ЛЕТИЮ СОВЕТСКОЙ ВЛАСТИ.

СВОЮ ЛЕПТУ В ОФОРМЛЕНИЕ АЛЬБОМА УЖЕ ВНЕСЛИ КОМСОМЛЬЦЫ-АВИАТОРЫ ПЕРВОГО СВЕРДЛОВСКОГО ПОДРАЗДЕЛЕНИЯ, ЧЕЛЯВИНСКА, МАГНИТОГОРСКА И КУРГАНА. В КОНЦЕ ЯНВАРЯ АЛЬБОМ ПРИБУДЕТ В ПЕРМЬ. А 21 ФЕВРАЛЯ АЛЬБОМ-ЭСТАФЕТА ФИНИШИРУЕТ В СВЕРДЛОВСКЕ.

Н. ПЕТРОВ, помощник начальника политотдела по комсомольской работе.

НППГА-66—В ДЕЙСТВИИ

НАСТАВЛЕНИЕ по производству полетов» является одним из основных документов, регламентирующих летную работу. Как известно, с 1 января Министерство гражданской авиации ввело в действие новое наставление — НППГА-66.

На днях в Свердловском объединенном подразделении состоялось открытое партийное собрание с вопросом о задачах коммунистов в деле организации полетов по новому НПП.

С докладом перед собравшимися выступил командир летного коллектива В. Н. ХУСАИНОВ. Он подчеркнул преимущества нового наставления, а также указал на особо важные моменты в процессе его изучения.

— Изучение НПП, — сказал докладчик, — не кампания. Знание наставления нужно не для того, чтобы сдать зачет и расписаться в обязательстве, главное — четко представлять и выполнять каждый его пункт. Без этого

невозможна успешная летная работа.

Далее докладчик подчеркнул, что теперь, когда проведены занятия и уже приняты зачеты, не следует успокаиваться на достигнутом. Необходимо продолжать глубокое индивидуальное изучение важ-

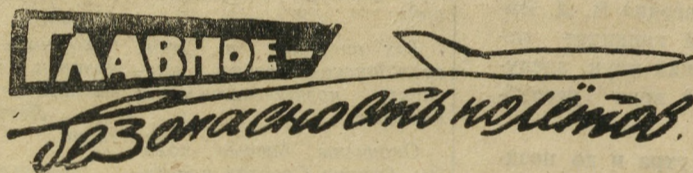
специальной инструкции действий при нападении на экипаж, ссылка на которую имеется в НППГА-66.

Выступивший в прениях командир корабля А. МЕЛЬНИКОВ предложил уточнить согласованность действий экипа-

нет общих обязанностей членов экипажа, кроме их обязанностей во время предполетной подготовки. Поэтому совершенно очевидно возрастание роли командира корабля в направлении всей работы экипажа на безопасность, регулярность и экономичность каждого полета.

В заключение участники собрания приняли решение провести семинар командиров кораблей с целью разъяснения их прав и обязанностей в свете НППГА-66.

В. УТКИН, бортрадист самолета ИЛ-18.



ного документа, поэтому каждый член экипажа должен быть обеспечен необходимой литературой.

В ходе выступлений выяснилось, что в новом наставлении содержится ряд положений, представляющих для многих неясность.

Командир корабля К. ТРЕТЬЯКОВ обратил внимание собравшихся на отсутствие

жа и диспетчера при смене эшелона в случаях потери радиосвязи самолета с землей.

В своем выступлении командир летного коллектива Г. БОРИСОВ указал на расширение прав командира корабля в принятии самостоятельных решений на земле и в воздухе.

— Все, конечно, обратили внимание, — сказал он, — на то, что в новом наставлении

о планах на будущее он отвечает: — Только с экипажем. Один я не работаю, один не летаю...

— Какой солдат не хочет стать генералом? Хочу и я со временем окончательно пересесть за штурвал Ила, — он озорно улыбается, — и конечно, в кресло командира самолета.

На просьбу его сфотографировать Анатолий Николаевич тоном, не терпящим возражений, говорит:

В. ГУРИН.

НА СНИМКЕ: командир самолета ЛИ-2 А. Н. Оборин с членами своего экипажа — вторым пилотом Г. Ковбасяном, борт-механиком В. Маховым, бортрадистом Л. Красильниковым.

Фото автора.

Новый институт

В Краснодаре на улице Кирова, 130, в отличном трехэтажном здании расположен Всесоюзный научно-исследовательский институт сельскохозяйственного и специального применения гражданской авиации. Он создан на базе отдела защиты растений научно-исследовательского института Аэрофлота.

В составе института 8 отделов, несколько групп и лабораторий.

В прошлом году институт разработал 65 тем. Большая часть из них — по защите растений. Основные направления: разработка новой и усовершенствование существующей сельскохозяйственной аппаратуры, новых видов авиационно-химических работ (испытание перспективных препаратов на различных культурах с использованием новейшей аппаратуры), форм и методов организации труда.

Самое дорогое

Товарищи по работе с ра». Я с ним полгода еще доброй улыбкой говорят о нем:

— Оборин? Анкуратист. Ни себе, ни экипажу — никаких побрякушек. Требуется только до мелочей. Буква.

Последнее слово звучит не как укор, а как одобрение. Есть в обиходе у летчиков такой термин. Буква — значит человек пунктуальный, верный слову и делу.

— Когда в рейс идем, всегда сам проверит работу техников. Заметил неполадку — заставит переделать. Все время любит повторять: «На земле побрякушек быть не должно — в воздухе поздно думать будет. Там не до техосмот-

ра». Я с ним полгода еще не летаю, а к четкости в работе уже привык, — рассказывает об Анатолии Николаевиче его второй пилот Георгий Ковбасян.

Сам о себе Анатолий Николаевич говорит скупой, с видом человека, которого силой заставляют делать что-то не совсем скромное: — Учился в техникуме, закончил учебу, стал работать сменным мастером на заводе. Одновременно занимался в Пермском аэроклубе. В 1953 году впервые поднялся в воздух. Уже тогда авиация стала для меня самым дорогим и желанным в жизни. А через год пришла к нам в клуб разрядка: направить столько-то человек в летное училище ГВФ. Предложили и мне. Согласился не задумываясь.

К сказанному стоит лишь добавить, что начинал свою летную практику А. Оборин на ЯК-12, сейчас — командир ЛИ-2, имеет более пяти тысяч часов налету. В 1961 году вступил в партию. Анатолий Николаевич первым из летчиков Пермского подразделения в 1965 году переучился на пилота ИЛ-18. В летние месяцы, когда нагрузка особенно велика, его вызывают работать в Свердловск. Летает вторым пилотом ИЛ-18. На традиционный вопрос





Страницы истории

ОНИ ВЫЛИ ПЕРВЫМИ

Ветеранов в подразделении немного. Но среди них есть три человека, о которых говорят: «Авиационная династия Астаниных».

Представители старшего поколения братья Григорий Федорович и Николай Федорович пришли в аэропорт в тридцатые годы. А в 1943 году связал свою судьбу с авиацией сын Григория Федоровича Иван. Начиная пятнадцатилетний паренек с моториста, а сейчас Иван Григорьевич старший техник, лучший бригадир ЛЭРМа.

Энергичный, требовательный, знает характер и способности каждого члена бригады. Правда, ребята иногда жалуются — требователен очень. Но сами понимают: иначе нельзя.

Одним словом, классный специалист, — говорит о нем сменный инженер Виктор Цуканов. — Как опытный врач определяет характер болезни по незначительным признакам, так и Астанин по звуку мотора может сказать, в чем его неисправность. После института я проходил у него стажировку и трудно пожелать лучшего учителя, чем Иван Григорьевич.

У тех, кто начинал первым, есть своя особая гордость за все то, что сделано в под-

разделении. Это и понятно: на их глазах аэропорт вырос из землянок, появился первый свой самолет, первый летчик. Им был Анатолий Ипполитович Чернявский.

Почти год А. И. Чернявский один перевозил почту и пассажиров, вылетал на санитарные задания. Выполнял их летчик вместе с врачом Я. Д. Витебским, который хорошо знаком курганцам. Сегодня Я. Д. Витебский кандидат медицинских наук, заслуженный врач республики.

...С утра и до позднего вечера не умолкает рокот двигателей над летным полем. Это бьется могучий трудовой пульс Курганского аэропорта. И среди тех, кто сегодня уверенно ведет легкокрылые машины в небе Зауралья, конечно, ветераны. Именно на них равняются молодые авиарботники, будущие мастера своего дела.

ПОЖЕЛТЕ ВШИЕ страницы старых газет и документов. Как много могут они рассказать! В них дыхание времени, героика будней первых лет революции.

И чем дальше от нас забываемое прошлое, тем сильнее желание знать о нем. Очередную страницу

Крылья Зауралья

истории развития авиации на Урале мы посвящаем труженикам Курганского аэропорта, одного из старейших подразделений Уральского управления. Вместе со

всеми работниками Урала сегодня курганцы стоят на трудовой вахте в честь пятидесятилетия Великой Октябрьской социалистической революции.



На снимке: А. И. Чернявский — первый летчик Курганского аэропорта, ныне командир подразделения.

ДВЕ ВСТРЕЧИ

Притих, затаился небольшой сибирский городок. Редкий прохожий появляется на пыльной, изнывающей от зноя улице.

И только с соборной площади доносится шум, говор возниц, резкие слова команды. Изредка с тревогой красноармейцы поглядывают на небо. В безоблачной полуденной вышине, словно коршун, высматривающий добычу, кружит самолет.

— Дядь, — дернув возницу за рукав и испуганно ткнув пальцем вверх, спрашивает мальчишка, — что это?

— Ероплан, говорят. — Как он там держится? Чертыхнувшись и дав подзатыльника не в меру любопытному мальчишке, возница зло добавляет: — Ишь, высматривает...

18 августа 1919 года генерал-квартирмейстер третьей колчаковской армии полковник Кронковский в донесении в штаб сообщил: «17 августа французским авиаотрядом совершен боеполет-разведка, по маршруту Лебяжье — Курган — Логовушка — Елецкий завод».

Так впервые, в годы гражданской войны, курганцы познакомились с авиацией.

Окончены боевые походы. Страна Советов приступила к строительству новой жизни, восстанавливала разрушенное хозяйство, создавала новые отрасли промышленности.

В 1923 году газета «Известия» открыла подписку на строительство Красного Воздушного Флота.

«Если каждый трудоспособный гражданин уезда», — писала в то время газета «Красный Курган», — пожертвует средства в размере стоимости пачки папирос, самолет «Красный Курган» полетит».

Добровольные взносы рабочих и крестьян дали возможность построить десятки самолетов.

Летом 1925 года шестерка советских летчиков на самолетах отечественной конструкции совершила групповой перелет по маршруту Москва — Пекин. Одну из остановок в пути отважным летчикам предстояло сделать в Кургане. День 13 июня 1925 года для жителей города стал настоящим праздником.

7 часов утра. Протяжно завыл гудок электростанции. Это был условный знак, извеждавший курганцев, что эскадрилья отправилась с последней остановки. И сразу улицы заполнились шумной толпой. Делегации заводов, предприятий с красными знаменами, песнями, крестьяне из близлежащих сел вышли встречать небесных гостей. Небо чистое, словно умытое, сияет голубизной, настроение праздничное. Комсомольцы качают председателя ОДФВ Соколова, мальчишки заключают друг с другом пари, кто скорее увидит самолет.

Прошел час, второй. Напряжение растет. Но вот, наконец, на горизонте показывается черная точка. — Летит, — выдохнула толпа.

Задымили два костра. И через несколько минут стальная птица, пролетев над городом, закружила над аэродромом. По мнению всех, наступил самый опасный момент — посадка. Боятся, не разбился бы, — самолет-то наш, советский.

— Ну вот, один есть, — облеchenно вздыхают все после посадки.

Часа через три шестерка машин находилась на аэродроме.

Люди восторженно-удивленно осматривали самолеты, оцупывали крылья, ка-

чали головами, тесным кольцом окружили летчиков.

— Сынок, — спрашивает старик-крестьянин, — какой день летите?

— Пятый.

— Чудеса! А не страшно?

— Нет, дед, мы привычные.

Тут же на поле состоялся митинг.

— Когда мы собрались в экспедицию, — сказал начальник летной эскадрильи Шмидт, — иностранные летчики говорили: «У вас все хорошо, надо отдать справедливость. Но вот благоразумия нет. Вы народ нахальный. Безграмотные, вшивые взяли управление государством. А теперь пускаетесь в такие места, где не ступала человеческая нога, не пролетал ни один самолет. Добро бы вы летели на заграничных, проверенных машинах. А то через тайгу, через горы, достигающие громадной высоты, через пустыню Гоби, которую верблюды проходят за 50 суток, через все это вы летите на своих аэропланах. Нет, это безумие».

Да, мы решились на рискованное предприятие. Но мы, русские, привыкли к «нахальству», смелости. Мы словом и делом решили показать, чего может добиться свободный народ.

«Экспедиция одержала блестящую победу над огромным расстоянием и преодолела чрезвычайные трудности пути длиной в 7000 километров, — говорилось в решении Президиума ЦИК СССР, посвященном этому перелету. — Советская авиация и авиационная промышленность дали новые доказательства своей технической мощи, советские летчики — новое подтверждение своей доблести, искусства».

Н. МАСЛОВА.

ТОЛЬКО ФАКТЫ

В 1948 году услугами воздушного транспорта в Кургане пользовалось 510 пассажиров, а в 1966 — 169609 человек.

В 1948 году подразделение почти не выполняло авиационно-химические работы, в первом году пятилетки курганские авиаторы обработали 396300 гектаров колхозных земель.

Если в 1948 году в аэропорту работало 36 специалистов со средним образованием и ни одного с высшим, то в настоящее время 136 работников окончили средние учебные заведения и десять человек имеют высшее образование.

В этом пятилетии в Курганском аэропорту предстоит построить новый аэровокзал и два благоустроенных 70-квартирных жилых дома, один из них предполагается сдать в эксплуатацию в конце этого года.

В КАКОМ году был основан Курганский аэропорт? На этот вопрос нам помогли ответить работники областного архива. Они нашли протоколы заседаний городского Совета, относящиеся к 1928 году. Вот и документ, который непосредственно связан с историей аэропорта. В Постановлении городского Совета от 11 июля говорится:

«Учитывая громадную государственную важность развития воздушных сообщений по линии Москва — Иркутск и необходимость создания аэродрома в городе, участок земли, используемый в данное время для посадки самолетов, расположенный за полотном железной дороги, около Белозерского тракта (ныне здесь поселок Восточный), предложить горкомхозу отвести и закрепить за обществом «Добролет».

К концу июля были закончены работы по оборудованию площадки. У каких на аэродроме не было, кроме деревянного ангара. Года через два построили домик, в нем разместились диспетчерская, метеостанция, столовая и общежитие. Штат небольшой, человек де-

только что созданного аэропорта своих помещений не было. Первые несколько лет небольшая конторка, общежитие для летчиков и механиков, склад почтовой корреспонденции находились в здании пивоваренного завода.

— Поступил я работать заправщиком в аэропорт в 1932 году, — рассказывает авиатехник Константин Алексеевич Комарцев. — Зданий ни-

каких на аэродроме не было, кроме деревянного ангара. Года через два построили домик, в нем разместились диспетчерская, метеостанция, столовая и общежитие. Штат небольшой, человек де-

В феврале 1935 года курганцы принимали у себя Героя Советского Союза Молокова, совершавшего перелет на остров Диксон. И все-таки до 1938 года самолеты в курганском небе были

Но с наступлением весны полеты прекращались. Дело в том, что место, выбранное для аэродрома, было не совсем удачно. Как только стаявал снег, и на реке открывался ледоход, аэродром скрывался под водой.

— Однажды пришлось нам стать робинзонами, — вспоминает Иван Сергеевич Морозов, — послали в город за продуктами трактор, вышли его встречать, а вода так сильно разлилась, что мы застряли на одном из островков.

В 1941 году аэропорт перенесли на новое место, где он находится и сейчас.

На старом аэродроме



Свердловск-20, аэропорт Уктус. Б2-05-21, доб. 1-96.

Редактор Р. ЛАПИКОВ. НС 30058 Заказ № 1432 Тип. изд-ва «Уральский рабочий», Свердловск, пр. Ленина, 49.



На снимке: старший техник И. Г. Астанин.