

УЧАСТОК ОКОНЧАТЕЛЬНОЙ СБОРКИ ПЕРВОГО ЭТАПА АВИАРЕМПРЕДПРИЯТИЯ (НАЧАЛЬНИК Н. Н. КИТИН) — ОДИН ИЗ ОТВЕТСТВЕННЫХ НА ПРОИЗВОДСТВЕ. ЗДЕСЬ ТРУДЯТСЯ МАСТЕРА СВОЕГО ДЕЛА СЛЕСАРИ-СВОРЩИКИ АНАТОЛИЙ СУЛИН И ЮРИЙ САФИУЛИН. ОНИ УДАРНИКИ КОММУНИСТИЧЕСКОГО ТРУДА, ПРИНЯЛИ ПОВЫШЕННЫЕ СОЦИАЛИСТИЧЕСКИЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА В ЧЕСТЬ 50-ЛЕТИЯ ВЕЛИКОГО ОКТЯБРЯ.

НА СНИМКЕ: А. СУЛИН И Ю. САФИУЛИН ЗА СБОРКОЙ АВИАМОТОРА.

Снимок А. Крушинского.



ИДЕИ ОКТЯБРЯ, ИДЕИ КОММУНИЗМА — ВЕДУЩИЕ ИДЕИ НАШЕГО ВРЕМЕНИ, ВЕЛИКАЯ ТВОРЧЕСКАЯ СИЛА СОВРЕМЕННОЙ ИСТОРИИ.

(Из Тезисов ЦК КПСС «50 лет Великой Октябрьской социалистической революции»).



ПОБЕДИТЕЛИ СОРЕВНОВАНИЯ

Президиум теркома, руководство и политотдел УрУ ГА рассмотрели и решили по итогам социалистического соревнования за II квартал 1967 года присудить:

ПО ПОДРАЗДЕЛЕНИЯМ

Первое место с вручением переходящего Красного знамени и Почетной грамоты теркома и Уральского управления ГА — коллективу Челябинского подразделения (командир И. М. Осин, председатель месткома И. М. Небылицин).

Второе место с вручением Почетной грамоты теркома и УрУ ГА — коллективу второго Свердловского подразделения (командир А. И. Ермолаев, председатель месткома А. И. Вейс).

ПО ГРУППЕ ЛЕТНЫХ КОЛЛЕКТИВОВ

Первое место с вручением переходящего Красного знамени и Почетной грамоты теркома и УрУ ГА — коллективу коммунистического труда первого Свердловского летного подразделения (командир В. Н. Хусаинов, председатель цехкома Ф. С. Грачев).

Второе место с вручением Почетной грамоты теркома и УрУ ГА — коллективу Челябинского летного подразделения (командир Н. А. Ковбот, председатель цехкома В. Ф. Уколов).

Третье место с вручением Почетной грамоты теркома и УрУ ГА — коллективу второго Свердловского летного подразделения (командир В. Н. Рошин, председатель цехкома И. Ф. Матвеев).

ПО АЭРОПОРТАМ

Первое место с вручением переходящего Красного знамени и Почетной грамоты теркома и УрУ ГА — коллективу Пермского аэропорта (начальник С. Е. Чернов, председатель месткома А. С. Лавриненко).

Второе место с вручением Почетной грамоты теркома и УрУ ГА — коллективу Челябинского аэропорта (начальник Я. Ф. Демьяненко, председатель месткома И. М. Небылицин).

Третье место с вручением Почетной грамоты теркома и УрУ ГА — коллективу Уктусского аэропорта (начальник Н. И. Пивоваров, председатель месткома А. И. Вейс).

На президиуме теркома отмечена хорошая работа коллективов Кольцовского и Ижевского аэропортов.

ПО ГРУППЕ АТБ

Первое место с вручением переходящего Красного знамени и Почетной грамоты теркома и УрУ ГА — коллективу Пермской авиатехнической базы (начальник И. Е. Машкинский, председатель цехкома М. Д. Тарасов).

Второе место с вручением Почетной грамоты теркома и УрУ ГА — коллективу АТБ 2-го Свердловского подразделения (начальник А. С. Никитин, председатель цехкома С. И. Никулин).

Третье место с вручением Почетной грамоты теркома и УрУ ГА — коллективу реммастерских, где руководителем Н. Н. Китин и председателем месткома В. И. Зарахов.

ОН ВЫПОЛНЯЛ ЗАДАНИЯ В. И. ЛЕНИНА

Третьего августа в клубе Уктусского аэропорта второго Свердловского подразделения было многолюдно. Здесь проводилась встреча со старым большевиком, участником Февральской и Октябрьской революций Михаилом Александровичем Разумовским.

Михаил Александрович рассказал авиаторам о том,

какое участие принимал он в подготовке и проведении революции, о встречах с В. И. Лениным и выполнении заданий, которые неоднократно поручал ему Владимир Ильич.

М. А. Разумовский пожелал молодым авиаторам высокого неба, дальнейших успехов в выполнении производственного плана, социали-

стических обязательств в честь 50-летия Советского государства.

Он дал наказ оберегать завоевания Октябрьской революции и выполнять заветы В. И. Ленина.

А. ВЕЙС, председатель местного комитета второго Свердловского подразделения.

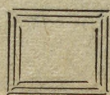
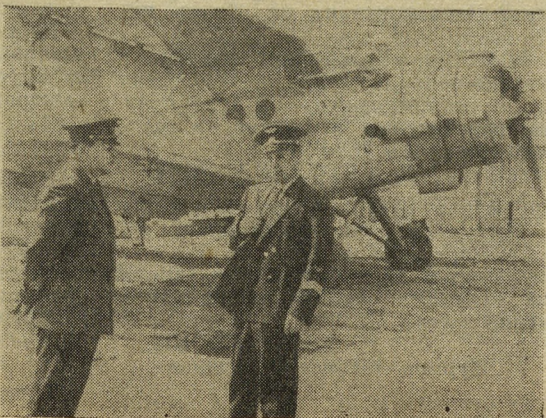
НА НАШЕЙ РОДОВИДНИКЕ

Во многих селах Удмуртии хорошо знают ижевских авиаторов. Ими обработана не одна тысяча гектаров сельскохозяйственных земель. В селе Бабино трудились два экипажа самолетов АН-2. На авиационных работах особенно отличился экипаж П. Смышляева. За два месяца он обработал более 10 тысяч гектаров колхозных полей.



НА СНИМКЕ: НА ОПЕРАТИВНОЙ ТОЧКЕ В СЕЛЕ БАБИНО. КОМАНДИР САМОЛЕТА П. СМЫШЛЯЕВ И ЗАМПОЛИТ ИЖЕВСКОГО ПОДРАЗДЕЛЕНИЯ Н. ПЕРЕВОЗЧИКОВ.

Снимок Н. Масловой.



Авиатор УРАЛА

ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

№ 41 (1628)

СУББОТА, 5 АВГУСТА 1967 г.

Год издания ХХVI

В СЛУЖБЕ ХОРОШЕГО НАСТРОЕНИЯ

Высокий худой старик молча протягивает телеграмму. — Вам в Москву? — спрашивает Ольга Решетникова, диспетчер отдела перевозок. Через несколько минут отправляется московский рейс, желающих улететь много, но свободных мест нет. Маленький листок, зажатый в руке, просит, требует помощи. И словно боясь ранить отказом, она добавляет: — Подождите, может быть, мы найдем выход.

В диспетчерской негде вернуться, дверь постоянно открывается, впуская новых посетителей. Несмотря на строгий запрет, о чем напоминает табличка, никто не причисляет себя к посторонним. У каждого свои заботы, претензии.

— Посоветуйте, что мне делать, — обращается другой пассажир. — Я везу мать на Украину. В автобусе, в спешке потерял билеты. Нельзя ли приобрести новые? Если сегодня мы не улетим из Магнитогорска, пропадет наша бронь в Киеве.

Волнуется военный, у него срочный вызов в Москву. Второй день не может улететь девушка. От сероглазой женщины за диспетчерским пультом пассажиры ждут не только сочувствия. Решетникова пробует связаться с Челябинском, запросить у него, нельзя ли отправить несколько магнитогорских пассажиров вечерним рейсом в Москву. Улыбка на ее лице лучше всяких слов говорит о том, что Челябинск дал разрешение.

Отзывчивость и чуткость к чужим заботам — это чувство души человека особо ценно в тех, кто работает в службе перевозок. Каждый день они соприкасаются с людьми, настроение которых различно, спокойствие и раздражение, благодарность и обида выплескивается на них в несколько минут и

разобраться во всем этом не так просто.

Никто в нашей смене, — говорит ее руководитель Роза Хаснутдинова, — не отгораживается должностными инструкциями, приходится делать то, что не всегда входит в круг твоих обязанностей. Дежурных Галину Дыльдину, Нину Демкину, Марию Дмитриевну Шкелеву, регистратора Лидию Щукину не надо просить, они сами видят, где создалась трудность и нужна их помощь.

Мы требуем от работников службы перевозок высокой культуры обслуживания пассажиров, внимания к их нуждам. И забываем, что такое же внимание нужно людям, которые заботятся о воздушных путешественниках. Дежурным в Магнитогорском аэропорту достается, как ни в каком другом. Им приходится подвозить трапы к самолетам, грузить багаж пассажиров, — нет носильщиков. А если есть, то они долго не держатся. Мне пришлось поинтересоваться, какой же выход нашли в Кольцово и в Челябинске. В этих аэропортах практикуются совмещение профессий водителя трапа и носильщика, предлагается шоферам закрепленных машин за службой перевозок выполнять эту работу, конечно за соответствующую плату. Магнитогорцам есть что перенять у своих коллег.

Все эти вопросы, естественно, связаны с ростом аэропорта, но разрешить их можно в самое ближайшее время.

Небольшой коллектив службы еще полностью неукомплектован, но это не отражается на работе, самолеты уходят по расписанию. Разве что в часы наибольшей загруженности аэропорта напряженнее ритм, сильнее чувствуется локоть товарища.

Н. МАСЛОВА.



АВИАТОРЫ УРАЛА РАВНЯЮТСЯ НА ОКТЯБРЬ



В УРАЛЬСКОМ УПРАВЛЕНИИ СТАЛО ТРАДИЦИЕЙ ЕЖЕГОДНО УСТРАИВАТЬ ПРЕСС-КОНФЕРЕНЦИИ, КОТОРЫЕ ЯВЛЯЮТСЯ СВОЕОБРАЗНЫМИ ОТЧЕТАМИ АВИАРАБОТНИКОВ ПЕРЕД ОБЩЕСТВЕННОСТЬЮ. НА ПРЕСС-КОНФЕРЕНЦИЮ, КОТОРАЯ СОСТОЯЛАСЬ 1 АВГУСТА 1967 ГОДА, И ПО-

СВЯЩЕННУЮ 50-ЛЕТНЕМУ ЮБИЛЕЮ СОВЕТСКОГО ГОСУДАРСТВА, СОБРАЛИСЬ ЖУРНАЛИСТЫ ОТ ТАСС, АПН, ЦЕНТРАЛЬНЫХ ГАЗЕТ, КОРРЕСПОНДЕНТЫ РАДИО И ТЕЛЕВИДИЕНИЯ. УЧАСТНИКИ ПРЕСС-КОНФЕРЕНЦИИ СОВЕРШИЛИ ЭКСКУРСИЮ ПО СЛУЖБАМ ПЕРВОГО СВЕРДЛОВСКОГО ПОДРАЗДЕЛЕНИЯ, ОСМОТРЕЛИ

ЗДАНИЕ НОВОГО КОЛЬЦОВОГО АЭРОВОКЗАЛА, ПОЗНАКОМИЛИСЬ С НОВИНКАМИ АВИАЦИОННОЙ ТЕХНИКИ. В СЕРЕДИНЕ ДНЯ СЕРЕБРИСТЫЙ ЛАЙНЕР ИЛ-18 ДОСТАВИЛ ЖУРНАЛИСТОВ В АЭРОПОРТ ГОРОДА ПЕРМИ. ВЕЧЕРОМ ТОГО ЖЕ ДНЯ ГОСТИ АВИАТОРОВ ВОЗВРАТИЛАСЬ В СВЕРДЛОВСК.

СЕГОДНЯ МЫ ПУБЛИКУЕМ ОТЧЕТ С ПРЕСС-КОНФЕРЕНЦИИ «АЭРОФЛОТ-67», КОТОРАЯ БЫЛА ОРГАНИЗОВАНА КОМАНДОВАНИЕМ, ПОЛИТИЧЕСКИМ ОТДЕЛОМ УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ И РЕДАКЦИЕЙ ГАЗЕТЫ «АВИАТОР УРАЛА».

ТАК НАЧИНАЛАСЬ АВИАЦИЯ УРАЛА

В актовом зале учебного подразделения — полный сбор. Поблескивают «юпитеры» кино- и телеоператоров, настраивают аппаратуру представители радио; корреспонденты газет, приготовив блокноты и авторучки, уже «строчат» на листах первые намеренные вопросы. Все с нетерпением ждут начала...

После Октябрьской революции молодая Советская Республика получила от царской России весьма убогое авиационное наследство. В самый разгар огромной созидательной работы по восстановлению народного хозяйства Коммунистическая партия приступила к созданию Советского Гражданского воздушного флота. 9 февраля 1923 года Совет Труда и Обороны принял официальное постановление об организации специального Совета гражданской авиации. В этом же году была открыта первая в России регулярная воздушная авиалиния Москва—Нижегород (ныне город Горький) протяженностью 420 километров. Касаясь в своем выступлении на конференции в вопросах истории развития ГВФ в СССР, помощник начальника управления по перевозкам Е. М. СЛУЦКИЙ рассказал журналистам о известности и внимании, которыми пользовались первые регулярные полеты по воздуху. Пример тому — стихотворение «Она летит», опубликованное в журнале «Рупор» в начале 20-х годов:

Бедна ли Русь, темна, убога ли?
(Кто взвесит русский капитал?),
Но Николай Васильич Гоголь
Ее судьбу предрече:
И перед чванной Заграницей,
Во исполненье вещей слов,
Русь-тройка стала Русью-птицей,
Летающей выше облаков...

«С нами авиация родилась, с нами и умрет» — так заявляли в первые годы Советской власти буржуазные специалисты. Они глубоко просчитались. За прошедшие десятилетия авиация нашей Родины добилась грандиозных успехов в своем развитии, стала надежными крыльями Страны Советов. Не нужно слишком далеко ходить за примерами: по сравнению с 1957 годом (ровно десять лет назад), когда по стране было перевезено воздушным транспортом 5 250 000 пассажиров, в 1967 году объем перевозок увеличился в 10 раз.

Все контрасты прошлого с настоящим, присущие Аэрофлоту, можно с успехом проиллюстрировать на примере Урала.

В 1928 году командир 18-й разведывательной авиационной группы Г. Пичуров был организатором и участником открытия авиалинии Москва — Новосибирск, ко-

торая проходила через Казань, Свердловск, Курган и Омск. Степан Герасимович стал первым начальником аэропорта на Урале. Позднее аэропорты появились в Магнитогорске, Челябинске, Перми и Кургане.

Сейчас авиоподразделения Уральского управления представляют собой большие работоспособные коллективы нашего края. В юбилейном году в дружную семью уральских авиаторов пришло пополнение — Кировское и Ижевское подразделения. Были открыты новые воздушные трассы для самолетов АН-24 Свердловск — Ижевск, Свердловск — Киров, Ижевск — Гудаута и другие.

Участникам пресс-конференции была предоставлена возможность ознакомиться с работой Свердловского горорганства Аэрофлота и служб аэропорта Кольцово.

Начальник горорганства С. А. Мартынов рассказал журналистам об интересных деталях свердловского воздушного сервиса. Только в августе им воспользуются 72 тысячи свердловчан. Чтобы избавить пассажиров от лишнего хлопота, здесь принимают 400—500 телеграмм-заказов ежедневно, круглосуточно работают три телетайпа, а прямая телефонная связь с Москвой позволяет заказать пассажиру через центральное бюро бронирования в Москве на любой рейс, начинающийся в столице.

Автомобиль-экспресс мчит журналистов в аэропорт Кольцово, который связан с 50 крупными городами страны. В прошлом году авиаторы-уральцы перевезли 2,5 миллиона пассажиров, 110 тысяч тонн грузов и 10 тысяч тонн почты. Ежегодный прирост объема перевозок составляет 15—20 процентов.

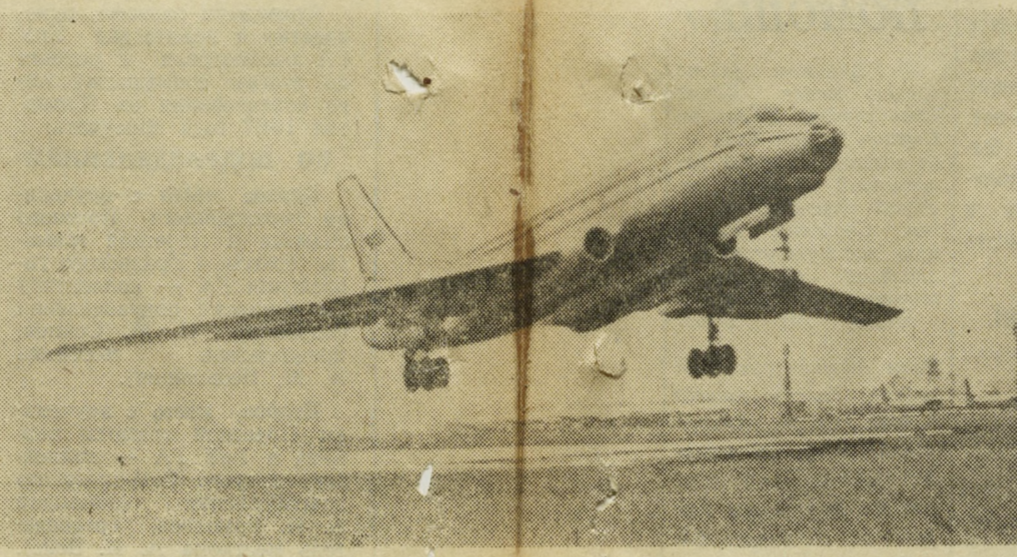
У здания нового аэровокзала гостей встретил начальник СМУ-8, которое ведет строительство воздушных ворот столицы Урала, М. И. СОЗНИКОВ. В здании аэровокзала, рассчитанном на 800 человек, с пропускной способностью 700 человек в час, заканчиваются отделочные работы.

На втором этаже пол выполнен из мраморной крошки, на первом — из гранита. Закончен монтаж перфорированных плиток подвесного потолка. Строители СМУ-8 обязались сдать в строй новый аэровокзал в канун праздника Октября.

КУРС — НА ПЕРМЬ

Как на параде, выстроились в ряд вертолет-гигант МИ-8, самолеты АН-24, АН-12, ИЛ-18. Показ новой авиационной техники начинается с МИ-8. «Миша» еще только осваивается уральскими летчиками, среди пионеров-пилотов новой машины командир летного коллектива 2-го Свердловского подразделения В. РОЩИН, он выступает в роли экскурсовода.

Очередной винтокрылый красавец конструкции Миля способен поднять в воздух до четырех тонн груза, отличная работа системы обогрева кабины во многом облегчит работу вертолетчиков в суровых зимних условиях. Многие участники пресс-конференции впервые познакомились с самолетами АН-24 и АН-12, которые давно уже не являются новинкой для уральских летчиков. Последним на линейке стоит ИЛ-18. Гости не только осматривают его на земле, но и «опробуют» в воздухе. По трапу в самолет поднимаются журналисты и почетные гости пресс-конференции командир Магнитогорского подразделения Герой Советского Союза Л. В. ДЕМА, ветеран-авиатор, пилот первого



На снимке: ТУ-104 — первенец гражданской реактивной авиации. Много лет он бесшумно бороздит просторы пятого океана, за считанные часы покрывая расстояния в тысячи километров.

У него появились младшие братья — ТУ-114 и ТУ-134. Их нельзя назвать абсолютными близнецами, каждый новый вариант претерпевает различные изменения. Но у всех туловесных машин есть одна общая черта — стремительность, простота формы.

класса М. Г. НИКИФОРОВ, командир самолета 2-го Свердловского подразделения Н. А. ВАСИЛЬЕВА и другие. Самолет, ведомый экипажем под командованием Л. А. ПАНЧЕНКО, вырывается на старт и берет курс на Пермь.

В ВОЗДУХЕ И НА ЗЕМЛЕ

Мы летим на высоте пять тысяч метров. «Температура воздуха за бортом минус двадцать два градуса», — сообщает нам первый номер тройки бортпроводников Татьяна Неверова. И так, пресс-конференция продолжается под облаками. Перед вылетом командир учебного подразделения тов. МАНИН поздравил журналистов с основными техническими данными ИЛ-18, и сейчас они на практике ощущают удобство и комфорт советского воздушного лайнера.

Не проходит и часа, как внизу широкой лентой виднеется Кама и на световом табло загорается лампочка: «Не курить! Застегнуть ремни!». Пошли на посадку.

Прибывших гостей встречают замполит Пермского авиалотделения И. С. ВОРОБЬЕВ, начальник аэропорта С. Е. ЧЕРНОВ, одна из ветеранов аэропорта начальница отдела перевозок Т. П. МАРУК.

На привокзальной площадке нового здания происходит импровизированный митинг. Пермский аэропорт и АТБ подразделения по итогам полугодия заняли первое место в социалистическом соревновании Уральского управления. Переходящие Красные знамена управления победителям торжественно вручают заместитель начальница политотдела УрУ ГА А. М. ЗОБНИН и секретарь теркома профсоюза авиаработников И. А. ЧАНОВ.

В Пермском аэропорту журналистов ожидало сразу два сюрприза — они увидели новый пассажирский самолет ТУ-134 и вертолет МИ-2. ТУ-134 проходит эксплуатационные испытания. В ближайшее время краса-

век-лайнера выйдут на трассы Аэрофлота. В своем интервью ведущий инженер самолета Б. А. МЕДВЕДЕВ рассказал:

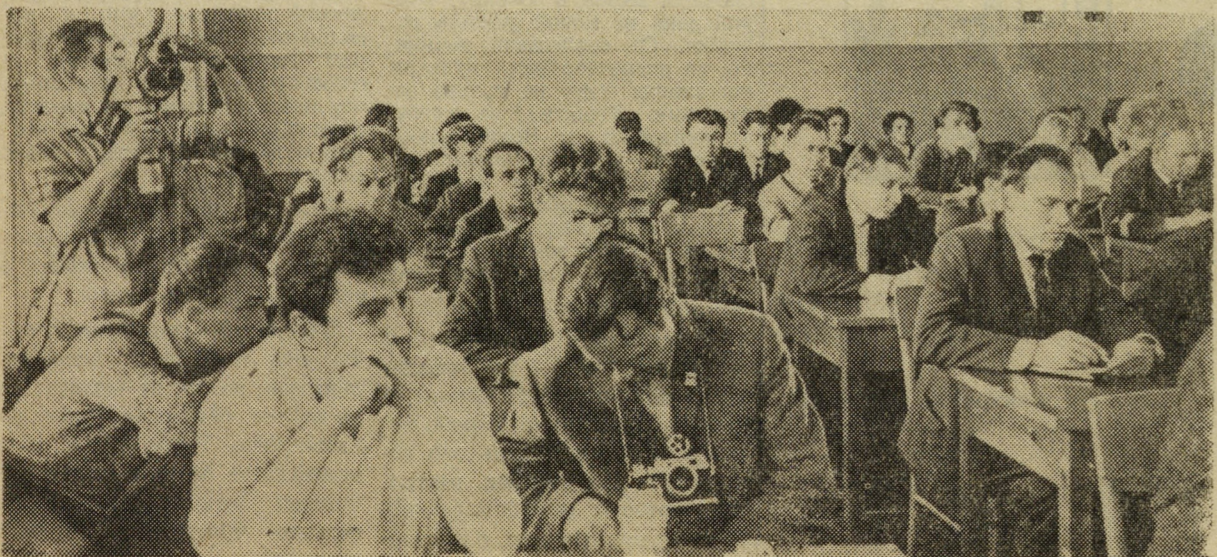
— Вы, конечно, заметили главную особенность 72-местного ТУ-134. В нем нарушена традиция отечественного самолетостроения — двигатели убраны с крыла. Это новшество позволило улучшить обтекаемость, сделать самолет более маневренным, более послушным воле пилота. Пассажир вообще не чувствует момента приземления и взлета машины. Так удачна новая система шасси, подобной не имеет ни один самолет в мире. Кстати, несколько зарубежных стран уже изъявили желание приобрести у нас патент на это шасси. Один ученый сказал как-то, что придет время, когда человечество будет бороться с шумом так же, как с холерой и чумой. Эти пророческие слова сбываются. Усилия авиастроителей направлены сейчас на устранение шумов в салонах самолетов. Создателем ТУ-134 это удалось.

Восемиместный комфортабельный вертолет МИ-2, снабженный газотурбинным двигателем, со временем станет незаменимым в народном хозяйстве. Сейчас его пилотирует К. УХОВ. Вертолетчику приходится выполнять рейсы к нефтяникам, доставляя им продукты, почту, необходимое оборудование. Машина на практике показала себя послушной воле пилота, удобной в управлении.

В 1910 году на Пермском ипподроме состоялся один из первых полетов на Урале. «Летчик показал хороший полет на высоте трех колоколен» — так писали об этом сенсационном происшествии уральские газеты. Сейчас, глядя на новый аэровокзал Перми, бетонку взлетной полосы и стремительно влезающую «Иль» и «ТУ», воспринимаешь эти слова — «высота трех колоколен» — как неуместную шутку.

В просторном светлом зале ожидания аэровокзала продолжается пресс-конференция на земле. На вопросы журналистов отвечает замполит Пермского подразделения И. С. ВОРОБЬЕВ.

Авиация впервые была использована для нужд сельского хозяйства Урала в начале 30-х годов. На борьбу с саранчой в Челябинскую и Курганскую об-



Когда в Ижевске будет построен новый аэровокзал? Запланировано ли это на пятилетку?
Р. БАВКИН, «Удмуртская правда».

В Ижевске запланировано строительство аэровокзала, которое начнется в 1968 году. Каковы перспективы появления на трассах Урала самолетов ИЛ-62?
Л. БУТОРИНА, АПН.

Новый лайнер ИЛ-62 предназначен для дальних перелетов и непосредственно на Урале использоваться не будет. Предполагается ли в ближайшее время снижение стоимости билетов на самолеты и изменение льгот?
А. НИЧУХРИН, Курган, «Молодой ленинец».

Помимо существующих льгот в нынеш-

нем году никаких изменений в тарифах стоимости авиабилетов не намечается. Делается ли что-нибудь в Кольцовском аэропорту г. Свердловска для улучшения культурного обслуживания транзитных пассажиров?
Г. ВЛАДИМИРОВА, «Советская культура».

С окончанием строительства нового современного пассажирского павильона в аэропорту Кольцово намечено установить передвижную киноустановку для демонстрации фильмов, планируются и другие культурные мероприятия.

Какова протяженность воздушных линий уральских авиаторов?
В. СТАРИКОВ, ТАСС.

Протяженность местных авиалиний УрУ

ГА 18 тысяч километров, а союзных более 30 тысяч.

Расскажите о перспективах развития санитарной авиации. Чья забота — Аэрофлота или местных властей — о сохранении и оборудовании посадочных площадок для санитарной авиации?
Б. БЕЛЕНЬКИЙ, «Медицинская газета».

Перспективу развития санитарной авиации по каждой области определяют обласнавиастанции в содействии с Аэрофлотом.

В ближайшее время намечена замена санитарного вертолета МИ-1 более комфортабельным МИ-2. Разрабатывается новая конструкция санитарного самолета.

На местах за посадочные площадки полностью ответственны местные советские и партийные органы.

Каковы перспективы внедрения автоматической посадки самолетов в УрУ ГА?
М. ВАЙНШТЕЙН, «Челябинский рабочий».

Вопрос об автоматическом управлении взлетом и посадкой самолетов записан в Директивах XXIII съезда КПСС, по этому вопросу усиленно ведется работа в Министерстве ГА.

В этом году аэропорты Челябинск и Кольцово будут оборудованы полуподоматическими системами посадки и взлета самолетов. Это позволит снизить минимум аэропорта.

В ближайшее время самолеты и аэропорты будут оборудованы полной автоматикой, что даст возможность производить взлет и посадку при сплошном тумане, а это значительно повысит регулярность и культуру обслуживания пассажиров.

СРАВНИТЕ ЭТИ ЦИФРЫ

В 1959 году самолетами Уральского управления перевезено:

пассажиров — 46552 человек
почты — 2849 тонн
грузов — 34344 тонны

В 1963 году:
пассажиров — 1512643 человека

почты — 6949,4 тонны
грузов — 56053,8 тонны

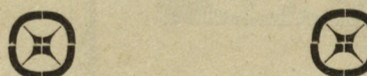
В 1966 году:
пассажиров — 2508349 человек

почты — 10651,6 тонны
грузов — 112505,2 тонны.

«АЭРОФЛОТ-67» — ЮБИЛЕЮ

Самолет возвратился в Свердловск, произвел посадку в аэропорту Кольцово. Закончилась пресс-конференция журналистов «Аэрофлот-67», посвященная юбилею Родины. Уральские авиаработники рассказали о проработанной работе по развитию гражданской авиации на Урале за годы Советской власти, поделились с работниками печати, радио и телевидения своими планами на будущее.

Примечательно, что такая пресс-конференция состоялась за 3 месяца до празднования нашей страной своего 50-летнего юбилея.

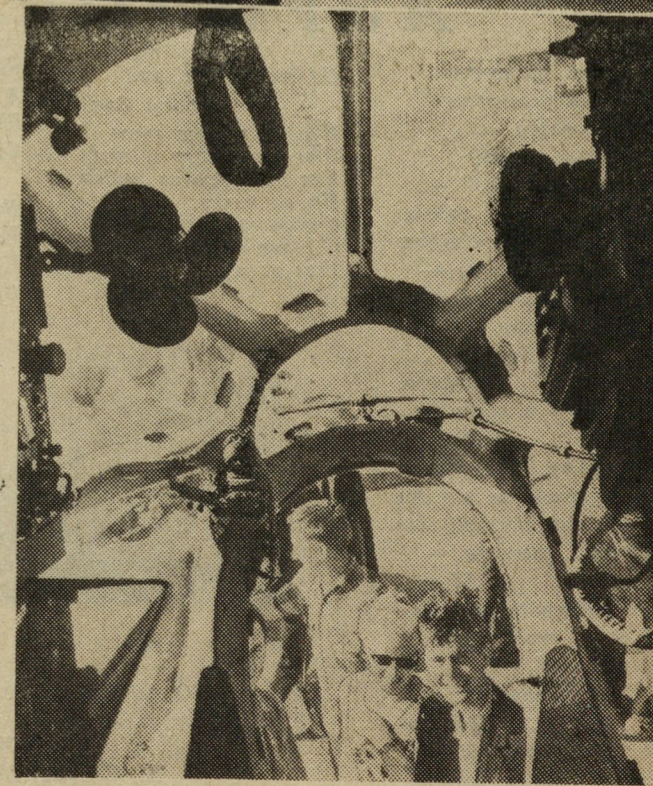
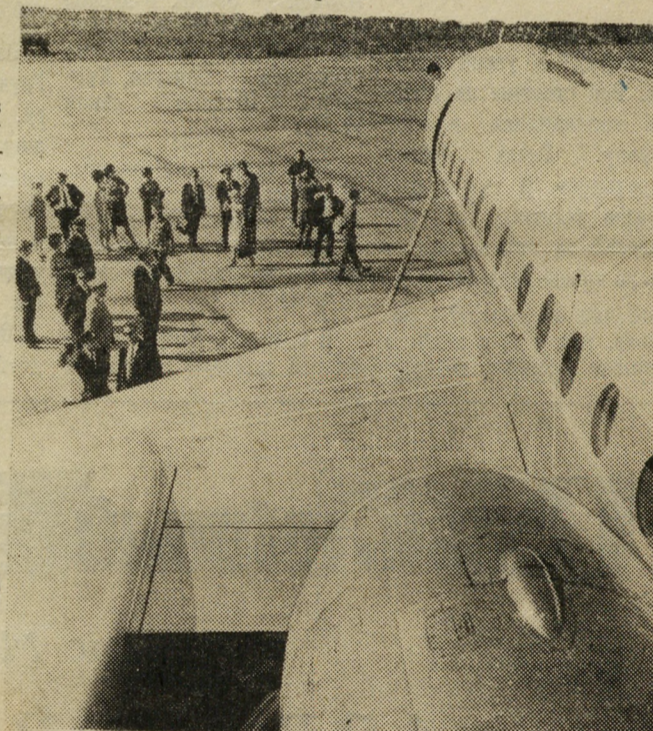


НА СНИМКАХ:

ВВЕРХУ: УЧАСТНИКИ ПРЕСС-КОНФЕРЕНЦИИ ОСМАТРИВАЮТ МИ-2.

СЛЕВА: В ЗАЛЕ ПРЕСС-КОНФЕРЕНЦИИ.

СПРАВА: ЖУРНАЛИСТЫ ПОДРОБНО ЗНАКОМЯТСЯ С НОВИНКАМИ АВИАЦИОННОЙ ТЕХНИКИ.



ЖИЛИ ДВА ДРУГА В ЛЕТНОМ ПОЛКУ

В автобусе было тесно. Военные летчики сидели и стояли, плотно прижавшись друг к другу.

Дорога ухабистая. Трясет. Но никто не замечает этих неудобств. А возможно, как и Константин Афанасьевич Груздев, стараются не замечать. Шутят и смеются, ведут разговор о всякой всячине. Кто-то рассказывает о поездке в свой город.

А потом они ехали по хорошо знакомому и до боли в сердце дорожному Константину Груздеву авиатору. Здесь он встретился с прославленным пилотом-испытателем Валерием Чкаловым, крепко подружился с ним, а после трагической гибели друга, стал на его трудное, ответственное место испытателя.

Рядом с Константином Груздевым стоит, придерживаясь за спинку сиденья автобуса, тезка, Константин Шадрин. Они встретились недавно, но дружба их была крепкой, настоящей, сразу как-то научились понимать друг друга с полуслова.

Мужественная, сопряженная с ежедневным риском жизнь летчика-испытателя заставляет выбирать только такую дружбу.

Автобус, затормозив, круто свернул в узкий проулок. Все стоящие по инерции наклонились в одну сторону. Глаза друзей встретились. И тут только Груздев заметил, как повзрослел за эти несколько недель войны Шадрин.

«О чем он думает? Наверное, как и я, о жене, о сынишке Славике, которые

остались в Свердловске. А может, о предстоящих боях...».

Автобус резко остановился у штаба вновь формируемого авиационного истребительного полка из летчиков-испытателей и лучших пилотов страны. Это было в 1941 году. А через некоторое время полк под командованием известного летчика-испытателя генерал-майора, впоследствии Героя Советского Союза П. М. Стефановского приступил к боевым действиям. Скоро стало известно о приказе Геринга разгромить это соединение, лишить Россию лучших авиационных кадров. Поэтому именно здесь разгорелись самые жестокие воздушные бои. И в большинстве случаев наши асы выходили победителями. За годы войны ими уничтожено более 800 самолетов противника.

Вот несколько записей из боевого дневника 402-го истребительного авиационного Севастопольского Краснознаменного ордена Суворова третьей степени полка.

«2.VII.41 года. В течение дня полк прикрывал железнодорожный участок Идрица — Себеж. В период с 3.00 до 20.00 в составе 12 самолетов МИГ-3 звено самолетов — Груздев, Курсакин, Шадрин сбили Ю-88».

«3.7.41 г. Полк прикрывал свои войска в районе Идрица—Креслава. С 3.30 до 22.00 12 самолетов МИГ-3 совершили 39 самолетовылетов».

В 6.00 в районе станции Идрица майором Груздевым

сбит Ю-88. В 9.30 в районе Двинска сбит майором Плетюхиным и старшим лейтенантом Шадриным «хейнкель-126», в 13.00 летчиком Ампиловым в районе Двинска уничтожен самолет связи типа «Аист».

Ежедневно по несколько часов длились воздушные схватки с фашистами. Константин Груздев с прикрывающими Константином Степановичем Шадриным и Кусакиным совершали чудеса в воздухе. Казалось, их тройке нет равных. Они действовали как единый, синхронный механизм. А 10 августа случилось непредвиденное.

По тревоге, как и прежде, взмыла в голубое небо над гладью озера тройка МИГов. Выровнялись в боевом строю. Груздев, увлекшись погоней за «хейнкелем», не заметил, как с другой стороны искусно пристроился ему в хвост «мессершмитт». Одно мгновение принимал решение старший лейтенант Шадрин. Газ — и его юркий МИГ между самолетами Груздева и немца. Выпущенная фашистом очередь прошла истребитель коммуниста Шадрин. Он прикрыв друга и героически погиб в этом бою.

За смерть друга К. А. Груздев жестоко мстил врагу. 19 самолетов уничтожил он за несколько месяцев войны. На МИГ-3 он разработал и применил в воздушных боях весьма эффективный способ борьбы с «мессершмиттами-110». Отлично зная их недостатки — плохую манев-

ренность и ограниченную скороподъемность, Груздев на большой скорости становился в восходящую спираль, проскальзывал вперед и как бы подставлял под огонь противника свою машину. Немец охотно ввязывался в бой. Постепенно самолеты поднимались на высоту 5000—6000 метров, где летные качества МИГа значительно улучшались, а «мессера» — ухудшались. Тогда Груздев выполнял классический реверсман и почти в упор расстреливал врага.

В 1942 году в звании подполковника Константин Афанасьевич Груздев был отозван с фронта в НИИ ВВС, а затем стал дублером летчика-испытателя Григория Яковлевича Бахчиванджи.

Они первыми в нашей стране подняли в воздух

БИ-1 — самолет с реактивным двигателем, прототип космического корабля.

Работая вместе с Г. Я. Бахчиванджи, К. А. Груздев в то же время занимался и другими испытаниями. Он давал путевку в небо многим воздушным машинам. Из одного такого испытательного полета подполковник Константин Афанасьевич Груздев не вернулся. Он проверял «аэрокобру» на штопор. На самолете разрушилось хвостовое оперение.

Трагически оборвалась жизнь двух замечательных летчиков, двух настоящих друзей. Но они сделали все, чтобы крылья Родины были могучими и непобедимыми. Их имена помнят и чтут. О них должны знать современники.

А. КРУШИНСКИЙ.

Владимир Гулин — ударник коммунистического труда авиаремонтного предприятия, где начальником тов. Китин Н. Н.

До призыва в армию пришел сюда Владимир учеником слесаря-сборщика. После службы вновь возвратился на свое производство. Он успешно овладевает смежными профессиями: слесаря-сборщика цилиндрического участка, шлифовщика, слесаря по ремонту авиадвигателей.

Его работа отличается отличным качеством.

Снимок

А. Крушинского.



ГЕРОИ, С КОТОРЫХ СТОИТ ДЕЛАТЬ ЖИЗНЬ

КРЫЛАТАЯ «СКОРАЯ ПОМОЩЬ»

В Гаринском районе хорошо знают Ивана Афанасьевича Булатова. Случись с кем беда — на помощь поспешит самодельный самолет, ведомый опытным пилотом. Скольким гаринцам спас Булатов жизнь, скольких выручил в трагические минуты! Много лет летает

Иван Афанасьевич над лесами, далями нашего района. Скоро наступит время уйти на заслуженный отдых. И наше спасибо ему за все доброе, что он делает для людей.

В. КАРАГОЕВ, председатель

Кузнецовского сельсовета Гаринского района.

ЧУТКОЕ УХО

МЕХАНИКА

Во время подготовки одного из самолетов к полету механик Гданьского аэропорта после пуска мотора услышал подозрительный шум. Вылет задержали, и в ходе дополнительного контроля были обнаружены неполадки, не зарегистрированные бортовыми приборами. Так ухо опытного специалиста оказалось неожиданно чувствительнее самого точного прибора.

(«Нива»).

КОНКУРС ЖЕЛЕЗНЫЙ

Борис Марьев

АЭРОПОРТ

Рокотом распорота
Мгла на километры:

О, аэропорта
Яростные ветры!

Я говорю: адью! —

годам,

Мои причалы взорваны:

Москва — Игарка —

Магадан —

На все четыре стороны!

Железным свистом

скорости

Заботы — в мусор —

согнаны,

А радости, а горести —

Что угольки за окнами.

...Нет, это красные огни

Смеются свысока: —

Адью!..

Беги. Решайся. Догони.

А я — стою.

И отстаю.

И тускло говорю:

«Пока...»

И жестко ухожу в буфет:

— «Казбек» и рюмку

коньяка,

И, кстати, килограмм

конфет.

Он ждет меня, мой

теплый дом,

И губы теплые твои:

Они не ведают о том,

Как я старею от любви.

Но из такси,

Сквозь темноту, —

О, этот ветер немоты! —

Еще гляжу туда, где

ТУ—

Как серебристые киты.

А вечер

Черен и космат,

Стекло до блеска

вытер —

И я молчу,

Как космонавт

Пред стартом

На Юпитер.

УТРО АЭРОДРОМА.

Фотоэтиюд

В. СЛАВИНА.



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

За редактора
А. КРУШИНСКИЙ.

НС 32538. Заказ № 4300.

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