



Авиатор

УРАЛА

ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ
И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

Сегодня

В НОМЕРЕ:

- СОВЕЩАЮТСЯ ПОЛИТРАБОТНИКИ
- С ПЛЕНУМА ТЕРКОМА
- ВЕСТИ С ВЫСТАВКИ
- СТРАНИЦЫ ИСТОРИИ
- БЕРЕЖЛИВЫЕ В ПОХОДЕ
- ВСПОМНИ, ТОВАРИЩ...

Лекции

в агитпункте

В Курганском авиапредприятии проводится цикл лекций по материалам XXIV съезда КПСС. Лекторы выступают перед летчиками, работниками авиационно-технической базы, других служб подразделения.

О борьбе за создание материально-технической ба-

зы коммунизма рассказал заведующий кафедрой филологии высшего военно-политического авиационного училища, кандидат филологических наук Н. Ф. Торфинский.

Прочитана также лекция «XXIV съезд о международном положении СССР» и другие.

ВПЕРЕДИ АТБ

— 31 мая наше предприятие выполнило месячный план и план пяти месяцев по всем показателям, кроме участков тонно-километров, — сообщил нашему корреспонденту заместитель командира по политчасти Челябинского авиапредприятия А. И. Власов.

Хорошо потрудились авиационно-техническая база, летное подразделение. В социалистическом соревновании побеждает то АТБ, то летный коллектив. Но за последнее время чаще всех занимали призовые места работники АТБ.

УЧЕНИК СТАНОВИТСЯ УЧИТЕЛЕМ

— Крылья мне дал Бугуруслан. Юрий Николаевич Кочергин был первым моим советчиком, помощником в трудную минуту. Он провожал меня в первый самостоятельный полет, — рассказывает командир самолета АН-2 Магнитогорского авиапредприятия Дмитрий Петрович Адамец. — Юрию Николаевичу я благодарен на всю жизнь. Это настоящий коммунист, собранный, волевой человек.

Сейчас Кочергин работает в Кольцово, летает на лайнерах АН-24. Закончив Бугурусланское училище, Д. Адамец, молодой пилот год летал по трассам страны. А затем четыре года работал инструктором в родном училище. Чтобы научить человека летать, нужно потратить много времени, мастерства, терпения и

нервов. Как первоклассник, придя в школу, учителя держат в руках ручку, так новичок осваивал азы пилотирования, учились держать штурвал.

Дмитрий Петрович подготовил около 30 летчиков, дал им путевку в небо. Его питомцы летают на Севере, в Сибири, на юге страны. «Питомцы», правда, в данном случае, звучит несколько необычно. Д. Адамец сам еще молод — ему всего 29. Но в Магнитогорске, где он трудится с 1969 года, он — уважаемый командир. Часто летает по местным воздушным линиям, а также в Оренбург, Свердловск, Челябинск.

Дмитрий Петрович — общественный пилот-инструктор, пилот-инспектор, председатель производственной комиссии.

г. Магнитогорск.
К. ЮРЬЕВ.

Встреча с кандидатом

Беседы, лекции, концерты художественной самодеятельности нередко проводятся в агитпункте Курганского авиапредприятия. 4 июня намечено провести встречу с кандидатами в депутаты городского и районного Советов депутатов трудящихся.

В гости к избирателям придут кандидаты в депутаты кандидаты в депутаты Курганского авиапредприятия А. И. Чернявский, заместитель командира летного коллектива Г. И. Малков, начальник связи С. И. Куденков и другие.

К умелым
приходит
успех



ИМЕННЫЕ ЧАСЫ

Уральские авиаторы трудились в Узбекистане, в Наманганской области.

За хорошую работу в проведении дефоли-

ЗА ХОРОШУЮ РАБОТУ

Пять экипажей курганских авиаторов вернулись с авиационно-химических работ в Кировской области, где трудились около месяца. Они привезли от хлеборобов хорошие отзывы, почетные грамоты. Отлично зарекомендовали себя экипажи В. Пикулева, В. Костюка, Л. Киладова, Ю. Васильева. Командиром звена был Д. Резниченко.

Труженики полей остались довольны. Крылатые помощники обработали 32 тысячи гектаров пашни.

ции хлопка группа экипажей была награждена почетными грамотами. В. И. Солдаткин, В. И. Кожевников, В. И. Гужевников награждены именными часами.

На днях в Свердловск из Намангана пришла посылка. Награды лучшим химикам вручили командиры летных подразделений.

БОЛЬШОЙ СОВЕТ ПОЛИТРАБОТНИКОВ

Четыре дня в Свердловске в окружном Доме офицеров проходил Всесоюзный семинар-совещание заместителей по политчасти командиров летных подразделений, инструкторов по организационно-партийной работе политотделов управлений и преподавателей курса партийно-политической работы учебных заведений гражданской авиации.

Целью семинара-совещания было обсудить задачи и практические мероприятия политических работников и партийных организаций по дальнейшему совершенствованию партийно-политической

работы среди личного состава гражданской авиации, направленной на выполнение решений XXIV съезда КПСС.

Авиаторов политработников со всей страны приветствовал от имени Свердловского обкома КПСС заведующий отделом А. И. Мясников.

С докладами на совещании выступили заместитель министра гражданской авиации Н. Г. Ковтюх, начальник Политуправления гражданской авиации СССР Г. Ф. Безбородов, заместитель начальника Политуправления Г. И. Полежаев, заместитель заведующего отделом пропаганды и агит-

таци Политуправления А. П. Молодцов, заместитель начальника ЦПЭУ МГА И. И. Споткай.

Интересные лекции прочитали на семинаре первый заместитель начальника ГосНИИ ГА Р. В. Сакач, профессор, доктор наук К. В. Зезбнев, доцент кафедры философии Уральского научно-го центра АН СССР Г. С. Осипов.

Участники семинара-совещания обменялись опытом работы, отметили труд лучших. Ораторы затрагивали самые различные проблемы пропагандистской работы среди авиаторов.

С мест выступили тт. Сидоров (Ростовское авиапредприятие), Туркестанский (Домодедово), Рублевский (Восточно-Сибирское управление), Коreshков (Борисполь), Телегин (Хабаровск), Воробьев (Алма-Ата), Москаленко (Внуково), Погорелов (Ашхабад), Решетняк (преподаватель ВАУ) и другие, всего более 20 человек.

Семинар-совещание принес его участникам много полезного, стал своеобразной школой для политработников гражданской авиации.

НАША ГЛАВНАЯ НАСУЩНАЯ ЗАДАЧА — УПРАВЛЕНИЕ, ОРГАНИЗАЦИЯ И КОНТРОЛЬ. ЭТА РАБОТА НЕБЛАГОДАРНАЯ И НЕВИДИМАЯ, НО ИМЕННО В НЕЙ ХОЗЯЙСТВЕННЫЕ И АДМИНИСТРАТИВНЫЕ СИЛЫ РАБОЧИХ И КРЕСТЬЯН БУДУТ РАЗВЕРТЫВАТЬСЯ ВСЕ БОЛЕЕ И БОЛЕЕ УСПЕШНО.

В. И. ЛЕНИН.



ПРОПОЛКА С ВОЗДУХА

В Уральскую область Казахской ССР выехала оперативная группа уральских авиаторов. Она занимается с условиями работы для самолетов АН-2.

В первых числах июня сюда придут на десяти машинах летчики из Уктуса и Курганского авиапредприятия. Около двадцати дней они будут вести борьбу с сорняками зерновых посевов, делать «прополку» с воздуха.

Сводное подразделение крылатых химиков возглавляет опытный командир В. И. Гужевников. Командирами звеньев назначены В. Г. Худорожков из Свердловска и А. И. Гребнев из Кургана.

Уральские авиаторы не первый раз оказывают помощь хлебобобовым тескам из Уральской области Казахстана. Сводное подразделение крылатых работало здесь и в прошлом году.

ДОВЕРИЕ ОПРАВДЫВАЕТ

Коллектив агитаторов седьмого избирательного участка в предвыборные дни проводит большую работу среди избирателей, уточняя списки, доводит до каждого биографии кандидатов, знакомит с материалами исторического XXIV съезда КПСС.

В агитколлективе 30 человек — это пилоты и техники второго Свердловского объединенного авиапредприятия.

В последних числах мая агитатор В. Е. Маркин, командир самолета, провел с жильцами закрепленного за ним дома № 80 по улице Циолковского беседу по положению о выборах, познакомил с биографиями кандидатов в депутаты местного Совета Н. В. Деменева и Н. А. Трофимова, которого коллектив авиаработников вторично выдвигает кандидатом в депутаты городского Совета.

В. КРАВЧУК,
командир звена Уктусского предприятия.

ШОФЕРЫ
ПОДДЕРЖИВАЮТ

В статье «Грузы через ЦАВС?», помещенной в газете «Авиатор Урала» 28 апреля 1971 года, чувствуется беспокойство работников аэропорта Кольцово за выполнение плана грузоперевозок в текущем году. А беспокоиться надо. Директивами партии на ближайшее пятилетие намечается увеличить грузоперевозки воздушным транспортом на 32—35 процентов. Это значит, что ежегодный прирост должен составлять не менее 7 процентов грузоперевозок.

Заметного роста объемов грузоперевозок воздушным транспортом за прошедшие 4 месяца не произошло. Ежедневный фактический завоз грузов в аэропорт еще отстает от планируемого. Надо искать грузы. И правильно делает группа М. И. Басукинского, что, изыскивая грузы, прежде всего изучает поток отправлений через багажную контору станции Свердловск-Пассажирский,

ПОМОЩНИК ПЛАНОВИКОВ

Лаборатория НОТ Свердловского предприятия разработала «Методику составления комплексных планов технического прогресса, научной организации труда, производства, управления и социального развития предприятия».

Это руководство состоит из трех частей. В первой освещены вопросы организации работы по составлению комплексного плана. Вторая часть посвящена технико-организацион-

ному развитию предприятия.

Содержание третьей части — вопросы улучшения производственно-бытовых условий и социальное развитие коллектива авиапредприятия.

К. ТАРАСОВА,
старший инженер.



Александр Подкорытов трудится техником авиационно-технической базы в Кольцово. Он хороший производитель, борется за безопасность полетов, старается не пропустить ни малейшего дефекта в самолете, прежде чем отправить его в рейс.

Александр — активный комсомолец, общественник, член «Комсомольского проектора».

С пленума
теркома

В понедельник состоялся пятый пленум Уральского территориального комитета профсоюза авиаработников. С докладом об итогах работы XXIV съезда КПСС и задачах профсоюзных организаций выступил начальник политотдела Уральского управления гражданской авиации В. И. Большаков. Он остановился на работе XXIV съезда КПСС, на задачах, которые выдвинуты партией на новую пятилетку.

Улучшение культуры обслуживания, борьба за безопасность полетов, внедрение новой техники, автоматических систем посадок, совершенствование планирования — эти и другие вопросы стоят сейчас перед гражданской авиацией, и дело чести всех профсоюзных работников бороться за их решение, за доверочное выполнение плана новой пятилетки.

Председатели объединенного комитета профсоюза Челябинского авиапредприятия И. Г. Сержантов и Свердловского — П. Н. Хворостов рассказали о размахе социалистического соревнования.

П. Н. Хворостов затронул проблему улучшения быта авиационных работников, сообщил о росте строительства кооперативного жилья в Свердловском авиапредприятии.

Секретарь Уральского теркома профсоюза авиаработников И. А. Чанов сделал информацию о работе между IV и V пленумами теркома профсоюза.

В работе пленума принял участие секретарь ЦК профсоюза авиаработников Д. И. Тюрин. Пленум принял развернутое решение.

БОЕВОЕ СЛОВО ПРОПАГАНДИСТА

Требования к политической информации растут с каждым днем, поэтому партийная организация летного подразделения второго Свердловского объединенного предприятия, где заместителем командира по политической части В. Деревянченко, добивается того, чтобы политинформация была идейно насыщенной, аргументированной, носила боевой, наступательный характер.

Политинформаторы подразделения закреплены за определенной группой людей, т. е. теми коллективами, где они работают сами. Они проводят беседы по газетным материалам о решениях партии и правительства, рассказывают о событиях внутренней и международной жизни

Интересная, но трудная работа у Алевтины Паршукской. Она — телеграфист службы радионавигации и связи Свердловского объединенного авиапредприятия.

Постоянно совершенствуя свое мастерство, Алевтина достигла самого высокого — первого класса, стала ударником коммунистического труда.

страны, отвечают на вопросы, разъясняют пилотам производственные задачи предприятия, связывая их с борьбой коллектива за выполнение плана, повышением производительности труда, укреплением трудовой дисциплины.

Во время работы XXIV съезда политинформаторы ежедневно знакомят летные коллективы с дневником съезда, а сразу после закрытия форума коммунистов были проведены ознакомительные беседы по докладам Генерального секретаря ЦК КПСС Л. И. Брежнева, Председателя Совета Министров СССР А. Н. Косыгина и по Ди-

рективам на девятую пятилетку.

Группа политинформаторов в летном подразделении Уктуса разделена на секции. Секция общественно-политическая провела политинформацию на тему: «Всемирно-историческое значение XXIV съезда КПСС», «Перспективы развития гражданской авиации в 9-й пятилетке» и др., международная секция — «Борьба КПСС за развитие дружбы и сотрудничества социалистических стран» и «Империализм — враг народов и общественного прогресса».

С мая в летных коллективах началось детальное изучение материалов съез-

да. На повестку дня политинформаторы поставили изучение экономической политики партии в новой пятилетке. В первом и втором летных коллективах изучались «Задачи экономической политики партии на современном этапе» и «Благо народа — высшая цель экономической политики КПСС». Доходчиво и убедительно раскрыли темы вторые пилоты В. А. Журавлев, В. Г. Поспелов и командир звена Г. В. Худорожков.

Международная секция, согласно программе, провела занятие по теме «Борьба КПСС и братских коммунистических и рабочих партий за укрепление мира и безопасности народов».

В период весенне-летней навигации многие пилоты находятся на оперативных точках, но оторванность от базы не стала камнем преткновения для партийной организации летного подразделения в работе с людьми.

— В пропаганде и изучении материалов съезда большую роль играют агитаторы, — говорит В. Л. Деревянченко. — Они ведут индивидуальную работу в экипажах, находящихся на оперативных точках.

ПОХОД ЗА РЕЗЕРВЫ
ПРОИЗВОДСТВА
ПРОДОЛЖАЕТСЯ...

Интерес коммунистов, всех авиатехников второго Свердловского объединенного авиапредприятия к тому, что происходило на высшем партийном форуме, исключительно велик. Подтверждением этому может служить тот факт, что авиатехники вслед за общим ознакомлением с материалами съезда перешли к их углубленному изучению, а также и то, что в коллективе с каждым днем ширятся ряды тех, кто своим трудом ускоряет выполнение плана девятой пятилетки.

Это относится в первую очередь к коллективу участка трудоемких регламентов, оказавшемуся по итогам работы

ГЛАВНОЕ — ЭКОНОМИЯ

первого квартала лучшим в АТБ.

Во главу угла своей деятельности партийная организация АТБ поставила решение проблем технического прогресса и повышение эффективности производства. Об этом свидетельствуют вопросы, которые коммунисты обсуждали в последнее время на партийных собраниях.

Коммунисты наметили мероприятия по изучению вопроса конкретной экономики производства. Занятия начались вскоре после собрания. Но одной учебой, справедливо рассудили коммунисты, делу не поможешь. Поэтому решили улучшить условия труда и оснащенность рабочих мест, а местный комитет организовал социалистическое соревнование

за всемерную экономию материальных средств.

В период подготовки к весенне-летней навигации партийная организация АТБ поручила народному контролю проверить на всех участках и в сменах качество выполнения подготовительных работ, а об итогах проверки доложить руководству.

В партийной организации АТБ прекрасно понимают, что эффективность производства зависит от множества общих и частных причин, что экономия и бережливость — дело каждодневное и кропотливое, требующее постоянного внимания со стороны всех коммунистов. Поэтому с повестки дня открытых партийных собраний вопросы экономии и бережливости не снимаются.

А. С. Никитин, начальник АТБ, отчитываясь по этому вопросу, сказал, что, собрав предложения авиатехников, руководство рассмотрело, одобрило и значительную часть предложенных уже внедрило в производство.

Сейчас в АТБ проходит смотр резервов производства, главная задача которого — выявить возможности сокращения непосредственных затрат при техническом обслуживании самолетов.

Такие возможности появятся, если упорядочить выдачу и хранение расходных материалов, усилить контроль за своевременной отправкой и получением ремфонда.

И. ИВАНОВ.

**Письмо
В РЕДАКЦИЮ**

анализирует причины, заставляющие грузоотправителей отдавать предпочтение железнодорожному транспорту.

Предложение М. И. Кочурова и М. И. Басукинского о создании при Уктусском аэропорте пункта по приему от предприятий и организаций города Свердловска и пригорода грузов мелкими отправлениями считаем заслуживающим внимания. 2000—2500 тонн груза в год — это неплохая добавка к имеющимся объемам.

Транспортно-экспедиционное агентство Свердловского грузового авиопредприятия № 4, обслуживающее по договору аэропорт, готово взять на себя дополнительную клиентуру аэропорта и организовать работу по ее обслуживанию.

А. ЕРМОЛИН,
начальник ТЭА при аэропорте Кольцово.

ГРУППА комсомольцев Кировского авиапредприятия в составе восьми человек (руководитель группы Б. Дрягин, секретарь комитета ВЛКСМ) вылетела 14 мая в аэропорт местных воздушных линий Советск.

АГИТПОЛЕТ
ПО МВЛ

В районном Доме культуры руководителем группы была прочитана лекция «О развитии гражданской авиации». Б. Дрягин обратился к молодежи с призывом поступать в институты и училища ГА.

А 15 мая группа комсомольцев вылетела с этой программой по аэропортам Уржум, Кильмезь, Малмыж. Проведены три встречи с сельской молодежью в Малмыжском районе, где участники полета посетили села Калинино, Ромки и Савальский сельхозинститут.

20 мая группа агитполета вернулась в Киров. Цель полета — агитация и пропаганда гражданской авиации среди населения, информация для молодежи о правилах поступления в институты и училища гражданской авиации — выполнена.

М. ОКУЛОВ.

Авиационные специалисты мира могут познакомиться с новым советским вертолетом В-12, который находится сейчас на парижском аэродроме Бурже, где проходит Международная выставка авиационной и космической техники. Этот гигант поднял груз более сорока тонн на высоту выше двух километров.

Еще четырнадцать лет назад, создав МИ-6, наша страна прочно захватила лидерство в конструировании тяжелых вертолетов. Но идти впереди — значит идти путями нехоженными, открывать новое. Это новаторство очень ярко проявилось при создании В-12. Многие узлы машины запатентованы в главных авиационных странах мира.

О размерах машины может сказать такая цифра: высота ее колес —

ВИНТОКРЫЛЫЙ БОГАТЫРЬ

1 метр 73 сантиметра. Прикиньте на свой рост.

А вот другие цифры. Длина вертолета 37 метров. Высота — 12,5. Внутренние размеры грузовой кабины: длина 28,15 метра, ширина — 4,4 метра, высота такая же.

При весьма солидной загрузке вертолет может развивать скорость свыше 200 километров в час. Ее обеспечивают четыре двигателя по 6500 лошадиных сил, которые вращают два мощных винта диаметром по 35 метров каждый.

Энерговооруженность машины так велика, что ее вполне могло бы хватить иному городу. Поэтому обычный состав экипажа — два пилота, штур-

ман, бортрадист и бортиженер — дополнен шестым специалистом — бортэлектриком.

Командир В-12 Василий Колошенко, впервые оторвавший вертолет от земли, испытывавший его на разных скоростях и высотах, в разных режимах полета, говорит, что управлять им легко и приятно, что в пилотской кабине почти нет вибрации и обычно для таких машин шума. Два несущих винта, вращающихся в разные стороны со скоростью 112 оборотов в минуту, работают так синхронно, что вертолет может лететь по курсу с брошенной ручкой управления целых семь минут.

Новая воздушная машина, созданная еще при жизни генерального авиа-

ВЕСТИ С ВЫСТАВКИ

конструктора М. Л. Миля, оправдывая его надежды, идеи и замыслы, сможет хорошо потрудиться на мирных стройках новой пятилетки. Она способна принести в своем чреве целый поселок для таежных новоселов, доставлять все необходимое для большой зимовки, перевезти партию геологов со всем их имуществом, тракторами и лошадьми в новый район поиска.

У него впереди много разной и трудной работы. А пока выкрашенный в бело-голубой цвет исполинский вертолет со знакомой всему миру надписью на борту «Аэрофлот» осматривают специалисты и участники международной выставки.

И. ЦЫГАНОВ.

СОЗДАЕТСЯ МУЗЕЙ

В УЧЕБНО-ТРЕНИРОВОЧНОМ подразделении Уральского управления гражданской авиации создается история подразделения.

Энтузиаст, преподаватель аэродинамики И. Ф. Ясинский ведет розыски материалов, документов, фронтовых писем, фотографий. В годы Великой Отечественной войны на Урале было подготовлено много пилотов ночной бомбардировочной авиации, которые громили врага на самолетах ПО-2.

Для будущего музея поступили первые экспонаты — фронтовые письма бывших инструкторов по обучению новобранцев, различные фотографии тех лет.

Розыски продолжаются. Историю учебного подразделения решено написать к 50-летию Аэрофлота, к 1972 году.



Юбилейный номер

В мае текущего года исполнилось 40 лет со дня выхода в свет первого номера журнала «Гражданская авиация». Поэтому нынешний майский номер — своеобразный юбилей. Он открывается репортажем лауреата Ленинской премии журналиста Василия Пескова «Под крылом родная земля».

Под рубрикой «Решения XXIV съезда КПСС — в жизнь» публикуется подборка корреспонденций из авиапредприятий Киева, Ленинграда, Иркутска, Куйбышева, Тюмени. Эти материалы рассказывают о ходе социалистического соревнования по реализации решений партийного съезда и плановых заданий девятой пятилетки.

«Аэрофлот сегодня и завтра» — так называется корреспонденция, написанная по материалам авиарейда журнала и группы центральных газет, посвященного XXIV съезду КПСС.

Продолжается публикация материалов под рубрикой «Говорят командиры кораблей». В этот раз слово предоставлено заслуженному пилоту СССР А. Ржевскому из Молдавии, командирам кораблей ИЛ-18 москвичу Г. Бенкунскому и киевлянину Н. Щекину.

В разделе «Слабые безопасности полетов» инженер-штурман В. Шувалов делится опытом полетов в условиях грозовой деятельности.

О ратных подвигах авиаторов в годы Великой Отечественной войны повествует очерк А. Журавлева «Хроника легкого бомбардировщика».

В «Слове к читателям» редколлегия обращается ко всем друзьям журнала с призывом откликнуться на сорочкалетие со дня выхода его первого номера повышением творческой инициативы и активности.

Воздушный автобус

Из семидесяти с лишним миллионов пассажиров, перевезенных Аэрофлотом в минувшем году, почти половина совершала воздушные путешествия по линиям местного значения: село — город, областной центр — район.

Сейчас на этих линиях все чаще можно увидеть современный реактивный самолет ЯК-40, метко названный в народе «воздушным автобусом».

— Приятно слышать добрые отзывы о своей машине, — сказал в беседе с корреспондентом «Известий» генеральный авиаконструктор А. Яковлев. — Тем более приятно, что наша «сорочкалет» машина только начинает завоевывать популярность у воздушных пассажиров и вступает в трудовую

жизнь. Надеюсь, она будет долгой и полезной для страны.

Читатели «Известий», очевидно, помнят сообщение о том, что ЯК-40 осматривали на Парижской авиационной выставке светила мирового самолетостроения, в том числе И. Сикорский, Д. Дуглас и другие. Они признали, что Советскому Союзу удалось раньше других решить трудные вопросы конструирования и производства такой машины, сочетающей реактивные скорости с неприхотливостью винтомоторного самолета.

— Эти качества, очевидно, и привлекли некоторых иностранных авиакомпаний, пожелавшие приобрести ЯК-40 для эксплуатации на своих внутренних линиях? — Да, такие предло-

жения поступают из многих стран. В частности, итальянская авиакомпания «Эртиррена» уже купила три самолета.

— В первом варианте ЯК-40 выпускался с двадцатью четырьмя креслами для пассажиров. Очевидно, это не предел вместимости салона?

— Сейчас ЯК-40 выпускается серийно на 27 пассажиров. Уже создан вариант машины, принимающей на борту сорок пассажиров, — говорит авиаконструктор. — Каждая из этих модификаций ЯК-40 найдет свое место в ряду новых самолетов Аэрофлота, которому предстоит в начавшейся пятилетке превзойти 100-миллионный рубеж ежегодных перевозок пассажиров.

УПРАВЛЕНИЕ аэронавтики Италии

приобрело самолет ЯК-40 советского производства для эксплуатации на внутренних линиях страны. ЯК-40 совершает пассажирские рейсы в небольшие города и населенные пункты, где нет аэродромов с бетонированными взлетно-посадочными полосами. Благодаря способности взлетать и приземляться на сравнительно небольшие грунтовые площадки, самолет ЯК-40 может найти широкое применение на коротких линиях Апеннинского полуострова.

На западноевропейском рынке ЯК-40 вызвал сенсацию. «Мы по-

ЯК-40 в Италии

ка не можем похвастаться успехами в этом деле, — заявил предприниматель из Флоренции Д. Билли. — Приходится преодолевать немало препятствий, связанных с устаревшим законодательством и произвольно принимаемыми свыше решениями. Но я глубоко уверен, что появление советского лайнера в Италии породит своеобразный бум, произведет настоящую революцию в системе авиатранспорта пассажиров и грузов на малые расстояния».

Сейчас за перспектив-

ный рынок пассажирской авиации малого радиуса действий ведут конкурентную борьбу самолетостроительные корпорации всего мира. В их числе известные американские фирмы «Макдоннелл» и «Локхид». Однако ЯК-40 вышел на мировой авиарынок раньше, чем американские, английские и французские самолеты подобного класса.

Италия в соответствии с торговой сделкой с «Авиаэкспортом» получит еще два самолета ЯК-40.

Л. СЕРГЕЕВ.

Страницы ИСТОРИИ

Окончательно решено, что аэропорт воздушной линии Добролета от Москвы до Иркутска будет построен в Свердловске.

Прибывший в столицу Урала начальник воздушной линии Москва — Иркутск И. К. Кириллов сказал, что наша воздушно-почтовая линия имеет большое политическое и экономическое значение. Она соприкасается с Русско-германской линией Дюролюфт в Москве, с линией «Укрводздухпуть» и далее идущей в Персию, а в Иркутске —

линией Добролета дальше на восток и Север.

В недалеком будущем она станет пассажирско-почтовой линией. Отличительный признак этой линии в том, что она первая в Союзе будет работать днем и ночью. А по протяженности — крупнейшая в мире.

По всей ночной трассе проложена линия светящихся точек в виде фонарей «люкс». Впоследствии они будут заменены вращающимися прожекторами, а местами, около крупных

аэродромов — неоновыми маяками, так как их лучше видно во время туманов.

Свердловский аэродром не удовлетворяет летным требованиям. На нем необходимо произвести в первую очередь корчевание пней, расширение подходов — убрать лес, сделать дренажирование площадки.

Наступил долгожданный день 17 мая 1929 года. Из Москвы вылетели первые четыре самолета, совершив в пути несколько посадок на та-



Будни аэропорта. Фотоэюд В. Иванова.

ПЕРВАЯ АВИАЛИНИЯ

Наш рабкор Н. М. Кислицын ведет давние краеведческие поиски. Публикуемые ниже заметки о заре уральской авиации написаны по материалам центрального архива Аэрофлота и газеты «Уральский рабочий».

Интересны такие данные перевозок. Население еще мало знало о воздушной почте. Поэтому из Москвы в Свердловск было перевезено самолетами в мае — 34 кг, в июле — 82 кг.

В штате аэропорта Свердловск работали тогда: начальник аэропорта В. В. Мезенев, летчики — Д. В. Дьячков, П. Г. Скоринов, бригадир, два механика и два сторожа.

Н. КИСЛИЦЫН.

ИСПЫТАНО В УРАЛЬСКОМ НЕБЕ



Известно, что текучесть кадров наносит немалый ущерб деятельности многих предприятий. Не обходит это зло и Пермское авиапредприятие. Ежегодно отсюда увольняется более 400 человек.

До настоящего времени многочисленная информация об увольнениях, поступающая из отдела кадров, не подвергалась строгому научному анализу, не обобщалась.

Работники отдела кадров и специалисты НОТ поставили задачу подсчитать количество уволенных, чтобы не только определить потребность предприятия

ТЕКУЧЕСТИ

КАДРОВ—

ЗАСЛОН

в новых работниках, но и предупредить текучесть кадров.

Для этого было проведено анкетирование увольняющихся, сделана выборка 178 карточек уволенных с января по апрель 1971 года.

Анализ опроса показал, что большая текучесть наблюдается в основном среди молодежи, имеющей образование 4—10 классов. Некоторые рабочие ссылаются на удаленность работы от места жительства, отсутствие жилья, дошкольных учреждений.

Конечно, одного выяснения причин, которые ведут к решению уволиться, совершенно недостаточно. Установлены конкретные рекомендации для предупреждения текучести кадров.

Но нерешенных задач еще много. Предстоит немало сделать для того, чтобы полностью механизировать трудоемкие процессы на всех участках производства. Следует добиться более четкой организации работы, улучшения снабжения. Но и тот опыт, который мы приобрели в результате социологических исследований, поможет бороться с текучестью кадров.

Л. ТИУНОВА,
старший инженер
по НОТ Пермского
объединенного
авиапредприятия.

Однажды к директору Свердловской кинохроники пришли и сказали: «Завтра съемка, о которой распространяться осо-

бо не стоит. Ваши работники поедут на нашей машине». Утром самый опытный оператор И. М. Косицын поставил свою

камеру в аэропорту. После Иван Мефодьевич рассказывал так:

— По взлетной полосе стремительно пробежал

необычный самолет и молниеносно взмыл ввысь... Пролетели секунды, только яркая точка пламени, выходящая из двигателя, на-

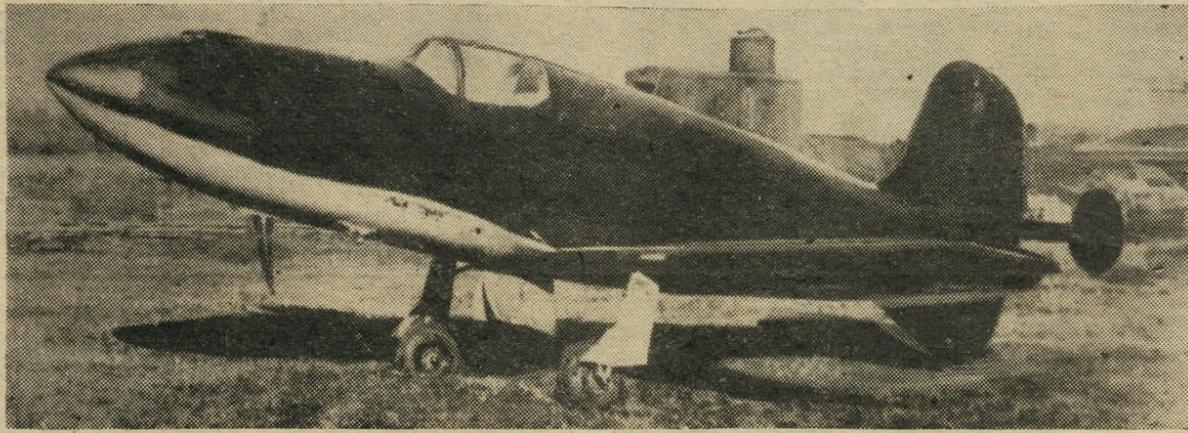
помнила о машине. Присутствующие, затаив дыхание, следили за событием. Когда колеса возвратившейся «птицы» коснулись земли, все закричали: «Урал!».

Летчика обнимали, целовали, лишь оператор-хроникер, казалось, бесстрастно крутил свою камеру, боясь больше всего, чтобы старая «Дебри» не отказала. Но удача сопутствовала и съемке. Руководитель забрал коробки с пленкой, крепко пожав руку И. М. Косицыну.

И только много лет спустя Иван Мефодьевич узнал, что он был в тот день единственным кинооператором, снявшим полет первого советского ракетного самолета БИ-1, созданного под руководством известного ученого и конструктора В. Ф. Болховитинова. А пилота-испытателя звали Георгием Бахчиванджи.

Сейчас И. М. Косицын уже на пенсии, а кадры, снятые им, не раз печатались то для одной, то для другой кинокартины. Недавно исполнилось 29 лет с момента первого исторического полета.

Б. ЗЕЛИЧЕНКО.
На снимке: первый ракетный самолет БИ-1.



Открывается еще одна страница боевой летописи.

На северном берегу озера Балатон издали видны нарядные домики Олшоерша. Почти рядом раскинулся курорт Балатонфюрд, а за ним, если ехать на восток, взору путника предстанет Чокак. В годы Великой Отечественной войны в этом районе шли ожесточенные воздушные бои.

Сегодня, спустя 26 лет, эти места привлекли внимание венгерских следопытов. Несколько дней в Олшоерше находилась группа аквалангистов спортивного клуба «Амфора». Предметом их подводного поиска был самолет, который, как уверяли здешние старожилы, сбит в воздушном бою и упал в озеро у Олшоерша.

Вот что рассказывает о работе спортсменов старший группы Михай Борбей:

Ребята было усомнились в достоверности рассказа очевидцев. Но вот при очередном погружении мы заметили громадный наслой, похожий на

СО ДНА БАЛАТОНА

кратер. Аквалангист я, можно сказать, со стажем. 10 лет занимаюсь любимым делом. Знаю, раз в бесформенную кучу сбился ил — значит должен быть какой-то предмет.

К первым трем аквалангистам подключились Чаба Шурани, Шандор Эмбер, Анош Халас, Аттила Деак. Работа по подъему предметов заняла значительное время. Раз за разом спускались спортсмены к самолету. Наконец на поверхность были подняты пулемет и истребительные вещи, среди которых оказался пистолет, лента медали «За отвагу», авторучка, снаряжение. Удалось собрать останки человека.

Сейчас удалось установить, что хранимые в клубе «Амфора» останки человека являются прахом воздушного стрелка младшего сержанта Михаила Ивановича Тесленко. За полтора месяца до последнего боевого вылета он был награжден медалью «За отвагу».

На дне Балатона лежит двухместный штурмовик 707-го штурмового авиационного полка. В паре с воздушным стрелком младшим сержантом Тесленко в боевой вылет ушел тогда лейтенант Мионов Николай Петрович. Родом он из Пензенской области.

Вполне возможно, что останки офицера покоятся в пилотской кабине, но поскольку носовая часть самолета недоступна аквалангистам, открыть тайну второй кабины пока не удалось.

Среди документов, с которыми меня ознакомили, есть приказ командира 707-го штурмового авиационного полка, в котором говорится: «Исключить из списков части и всех видов довольствия командира резервного звена лейтенанта Мионова Н. П. и младшего сержанта Тесленко М. И., сбитых огнем зенитной артиллерии над целью между населенными пунктами Чокак—Фюрдетелен»...

Страницка боевой истории из летописи Великой Отечественной войны, открытая на дне Балатона, еще не дописана. Может быть, на эту заметку откликнутся ветераны войны, знавшие лейтенанта Мионова и младшего сержанта Тесленко.

Н. КОРОЛЬКОВ,
полковник,
корр. «Красной
звезды».

«Полет»
принимает
гостей

Осторожно, словно оглядываясь, пришло на Урал лето. Пока редкие погожие дни сменяются прохладными, если не сказать холодными. И тем не менее на базу отдыха челябинских авиаторов «Полет» лето пришло.

Работники авиапредприятия сами подготовили базу к сезону, занимались благоустройством.

Приведены в порядок 24 домика, кухня летнего типа. В конце недели первые группы — 50 авиаторов — выедут отдыхать на свою базу к берегам живописного озера Сугояк.

Отзвенели весенние ручьи, подсыхают в лесах туристские тропы. Наступила пора походов, песен у костра под веселый звон гитары.

Авиаторы свердловских предприятий хорошо изучили маршруты туристских походов, но



каждого фотолюбителя влекут непроторенные тропы, потому что только на них ожидает удача.



пером юмориста

СЮРПРИЗ ПО-ПЕРМСКИ

Люблю летать в Пермь. Здесь всегда встречают изумительным гостеприимством.

Стеклопленочными витражами блещет Пермский аэровокзал. Все великолепно на этом и кончается... За стеклышками прилавком на втором этаже блеска уже не видно. Прилетев в новый город, хотелось бы приобрести на память значок, открытки о Перми, какой-то подарок из уральского камня, пустычок, напоминающий о городе на красавице Каме. Напрасны ваши надежды...

Зато в Перми другие сюрпризы ждут пассажира на каждом шагу. «Закрыто» — эти надписи преследуют в здании аэровокзала повсюду, на первом и втором этажах. Создается впечатление, что эти пластмассовые таблички с золотыми буквами не знали куда девать и вешали куда попало, у входов и выходов.

Остается удивляться, как без них оназались

три неработающих автомата по продаже газированной воды. К этим «экспонатам», как нельзя кстати, подошли бы эти надписи.

В аэрофлотской гостинице «Полет» дарят чудеса. Зимой нашего брата командированного здесь трясет от холода обычно страшный колючий ветер. Летом от батарей разит жаром, как из топки паровоза, — приходится держаться на расстоянии, от тропического зноя не спасает и распахнутое настезь окно.

В номере ожидают и другие «удобства» — облезлый, похожий на старый бабушкин сундук стул, один на двоих. Костюм приходится кидать на единственную тумбочку. О репродукторе и настольной лампе мечтать не приходится, уж не до изобретений Попова и Эдисона.

Пепельницу заменяет тарелочка из фольги, родная сестра тех, что подают в буфетах под

соль. Спасибо, хоть такую-то поставили. Все же какая-никакая пепельница, не чугунная ведь сковорода.

Встав утром с распухшей от духоты, как земной шар, головой, увидел, что сосед, еще без галстука, метеором, належке мечется по комнате.

Странный диалог завязался между нами:

— Что с вами?

— Нету!

— Чего нету?

— Да вы в ванну загляните!

Заглянул. Действительно ведь нету. Ванна есть, а остальное — ровное место. Слово, в грозу небесным ветром сдуло. Вот так номер!

Кстати, номер это 44-й, на третьем этаже. Старожилы говорят, такой он уже не первую неделю.

...Люблю летать в Пермь. Там всегда поражают изумительным гостеприимством. Где еще такое сыщешь!

Ю. ГЕНДЕРТ.

г. Свердловск, И-20.

Редактор В. ГУРИН.

Аэропорт Уткус.

НС 16415. Заказ № 4815.

22-05-21, доб. 1-96, 1-61.

Тип. изд-ва «Уральский рабочий»
Свердловск, проспект Ленина, № 49.

