

20 августа —
День
Воздушного
Флота
СССР



Авиатор УРАЛА

ОРГАН УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ
И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

№ 27 (1864).

СРЕДА,

16

АВГУСТА

1972 г.

Год издания

XXX

Цена 2 коп.

КИРОВЧАНЕ РАПОРТУЮТ

Во все концы страны отправляет грузы Кировское авиапредприятие. Недавно подведены итоги работы подразделения транспортных перевозок. Большой вклад в выполнение плана внесли командиры АН-2 В. Моисейченко, командиры экипажей АН-24 В. Шульгин и ЛИ-2 В. Воронов.

Они стали передовиками социалистического соревнования в июле. В этом месяце пилоты работают по-прежнему — ударно. **Л. ИВАНОВ.**

В книгу трудовой славы Кировского предприятия занесены многие пилоты приращения авиации в народном хозяйстве, кото-

рыми руководит Г. Белозеров. Среди них командиры самолетов АН-2 В. Вельх, Ю. Вельх, вертолетчики Е. Загоскин и С. Филиппов. Они патрулируют лес, помогают в тушении пожаров. На передовых пилотов равняются все работники Кировского авиапредприятия. **Р. ТОЛОВ.**

С ПРАЗДНИКОМ, АВИАТОРЫ!

Близится День Воздушного Флота СССР. Уральские авиаторы, как и все труженики братских республик, несут в этом году вахту в мирном небе в честь знаменательной даты — 50-летия образования Союза Советских Социалистических Республик, стремятся трудовыми подарками отметить полувековой юбилей СССР.

С праздником вас, уральские авиаторы! Успехов вам в труде, в выполнении заданий 9-й пятилетки, здоровья, счастья в личной жизни.

Н. СИДОРЕНКО, Г. СЫСОЛЯТИН.



В канун праздника принято итожить пройденное. Какими производственными успехами встречают День Воздушного Флота СССР авиаторы Свердловского предприятия?

План первого полугодия по участковому пассажирообороту авиаторы Кольцово выполнили на 100,5 процента, выручки — 103,1 процента, прибыли на 104,4 процента.

При этом регулярность самолетовылетов из аэропорта оказалась выше установленной министерством на 1,2 процента. По большинству расчетных показателей плановые задания были также выполнены. За счет бережного отношения к государственному имуществу, расходу материалов, изысканию внутренних резервов и претворению в жизнь планов НОТ получена экономия — 118,4 тыс. рублей.

Выполнение мероприятий по планам НОТ и мероприятий по более эффективному использованию авиационной техники дало возможность повысить производительность труда по отношению к уровню прошлого года на 5,5 процента, а по обязательству — на 4,7 процента.

За 6 месяцев на механизацию тяжелых и трудоемких работ израсходовано 8,2 тыс. рублей, вентиляцию цехов с вредными условиями труда — 2 тыс. рублей, а на расширение и улучшение санитарно-бытовых устройств — 4,2 тыс. рублей.

В предприятии внедряется механизация учета материалов на складе. В цехе бортирования идут подготовительные работы по установке транспортера, осуществлен подогрев воды для мойки посуды, улучшена вентиляция. Заканчивается строительство 129-квартирного жилого дома и начинается строительство 2-го кооперативного дома.

Названы лучшие

В Кольцовском предприятии подведены итоги социалистического соревнования. По первой группе соревнующихся первое место присуждено летному подразделению ИЛ-18.

Летный состав подразделения наряду с высокими практическими навыками и отличными показателями в технике пилотирования обеспечил выполнение плана по всем основным показателям.

ВРЕМЯ, ВПЕРЕД!

Комплексный план предприятия... Это понятие очень емкое. А на пятилетку тем более. Комплексный план Свердловского авиапредприятия...

VII. Повышение жизненного уровня.
VIII. Развитие общественных форм деятельности коллектива.

Важно отметить, как предполагается, что в 1975 году основные технико-экономические показатели предприятия возрастут против уровня 1970 года по

Комплексный план развития авиапредприятия

ятия — производство не одного автора, а коллективное. Его составляли инженеры, техники, начальники цехов, отделов, специалисты различного профиля. Недавно комплексный план социального и технико-экономического развития Свердловского авиапредприятия на 1971—1975 годы стал предметом детального обсуждения на большом совещании у главного инженера завода В. А. Мочалова. Что называется, с карандашом в руках по ходу обсуждения вносились изменения и уточнения. Учены замечания очень многих специалистов, мастеров, экономистов. Намечены конкретные сроки и ответственные за выполнение.

План этот — подробный. В нем десять глав разделов. В другом предприятии их может быть больше или меньше, но суть плана они должны отражать. Назовем эти разделы.

- I. Основные технико-экономические показатели.
- II. Новая техника и совершенствование продукции предприятия.
- III. Технический прогресс.
- IV. Совершенствование организации производства труда и управления.
- V. Изменение профессионально-квалификационной структуры коллектива.
- VI. Улучшение условий труда.

Девятый пункт «Повышение сознательности и воспитание коммунистического отношения к труду». И последний, десятый, — «Совершенствование социальных отношений в коллективе. Социологические исследования».

Раскроем коротко содержание некоторых глав. Итак, глава первая. Коллектив предприятия в 1971—1975 годах наряду с ремонтом поршневой техники — авиадвигателей АШ-82 ТАШ-82 В и главного редуктора Р-5 намечает освоить ремонт современной авиационной техники — авиадвигателя и редуктора вертолета Ми-8.

План определяет темпы роста технико-экономических показателей на предстоящие 5 лет, указывает главные направления развития предприятия с учетом основных задач. Их пять — обеспечение значительного увеличения объемов производства, освоение новых видов продукции и подготовка производства к их ремонту, максимальное повышение производительности труда и обеспечение роста объемов производства, обеспечение высокого качества продукции, а также систематическое повышение материального и культурного уровня работающих за счет увеличения фондов экономического стимулирования.

объему реализуемой продукции на 57 процентов, прибыли — на 50 процентов, рентабельности — на 24 процента, производительности труда — на 32 процента.

Раздел третий плана посвящен техническому прогрессу. В решениях XXIV съезда КПСС указывалось, что девятая пятилетка будет пятилетней технико-экономического прогресса. Это в особенности относится к Аэрофлоту. Поэтому этот раздел в комплексном плане особенно велик.

Основной целью мероприятий, изложенных в данном разделе, является повышение творческого содержания труда рабочих, постепенное приближение его к труду инженерному, максимальное снижение доли тяжелого физического труда и ручного труда в технологическом процессе; обеспечение выполнения значительно возрастающих за 1971—1975 годы объемов производственного плана, в основном за счет повышения производительности труда, без существенного увеличения плана работающих.

Для выполнения намеченных задач в течение пятилетки планируется выполнить работы по механизации транспортировки двигателей из сборочного цеха, (Окончание на 3 стр.)





В МИРНОМ НЕБЕ СТРАНЫ СОВЕТОВ

Навстречу 50-летию образования СССР

Накануне юбилея страны идет повсеместная «поверка» священных уз, объединяющих братские народы в нерушимый Союз.

Россия и Украина — две родные сестры, веками шедшие рука об руку, а в единой семье советских республик обрели свою истинную молодость. Поэтому не случайно наше путешествие по просторам Родины мы начинаем с Украины.

Давняя дружба связывает украинских и уральских авиаторов. Более тридцати пяти лет летают уже крылатые машины по маршруту Киев—Свердловск. А два года назад по этой трассе пролетел самолет АН-24 «Киевский комсомолец». Этот своеобразный приз молодым кольцовцам за победу во всесоюзном соревновании сейчас успешно трудится в уральском небе.

СОВЕТСКАЯ Украина — республика с разветвленной сетью всех видов транспорта: железнодорожного, водного, автомобильного и авиационного.

Об огромных успехах развития гражданской авиации в республике наглядно могут рассказать две цифры: в 1924 году самолетами было перевезено всего 760 пассажиров, а в 1971 году Украинское ордена Трудового Красного Знамени управле-

и ленинградских самолетов, которые держат курс на Белград, Бухарест, Софию, Цюрих.

НО гражданская авиация — это не только вид транспорта. Аэрофлот в наши дни освоил десятки профессий. Экипажи украинских самолетов помогают геологам и геодезистам, энергетикам и метеорологам, китобоям в Антарктике, рыбакам и гидрологам на Черном и Азовском морях.



Авиация оказывает большую помощь и труженикам села в химической борьбе с вредителями, болезнями растений и сорняками.

Почти все колхозы и совхозы Украины пользуются услугами авиации. В прошлом году самолеты обработали 16 миллионов гектаров сельскохозяйственных земель, выполнив свыше 20 процентов авиационных работ по Советскому Союзу. В этом же году площади, обработанные авиаторами Украины, возрастут до 17,5 млн. га.

Штурвалы самолетов Украинского управления гражданской авиации находятся в надежных руках опытных пилотов. У нас трудятся тридцать три Героя Советского Союза, четыре Героя Социалистического Труда, двенадцать заслуженных пилотов СССР, три заслуженных штурмана СССР, восемнадцать заслуженных работников транспорта Украинской ССР.

Все авиарботники Украины встали сейчас на трудовую вахту в честь 50-летия образования Союза Советских Социалистических Республик. Широко развернулось социалистическое соревнование за досрочное выполнение заданий второго года девятой пятилетки и претворение в жизнь решений XXIV съезда КПСС.

А. ГОРЯШКО,
начальник Украинского
ордена Трудового Красного
Знамени управления гражданской
авиации, депутат
Верховного Совета УССР.

Недавно товарищи поздравили командира корабля ТУ-104 Бориспольского авиапредприятия с успешным окончанием Киевского университета. Темой своей дипломной работы он избрал вопрос: «Забора ЦК Коммунистической партии Украины о развитии гражданской авиации в республике в послевоенный период».

На снимке справа: М. Мавренков.

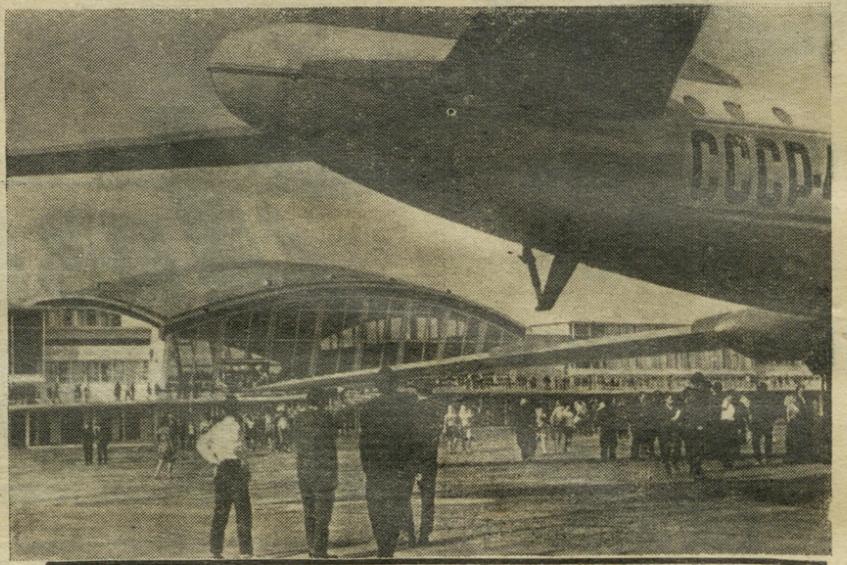
На снимке слева: в аэровокзале Симферопольского аэропорта.

Продолжается общественный смотр работы авиации спецприменения, объявленный Украинским управлением гражданской авиации и Республиканским комитетом профсоюза авиарботников в честь 50-летия образования СССР.

Можно уже подвести первые итоги. Соискатели призовых мест в соревновании определены Херсонское, Кировоградское и Харьковское подразделения авиации спецприменения. За счет чего же эти коллективы добиваются хороших результатов?

Взять, к примеру, Херсонское авиапредприятие. Залог успеха здесь во многом лежит в том, что условия смотра здесь доведены до всего личного состава.

Самое серьезное внимание здесь уделяется дневной и сезонной производительности самолетов и вер-



Налет: 25 000 часов

СПУТЕВКОЙ Ленинского комсомола 36 лет назад пришел Петр Перекрестов в Батайское авиационное училище и навсегда связал свою жизнь с летным делом.

Незаметно пролетели годы учебы. В 1939 году комсомолец Перекрестов стал пилотом ПО-2 в Днепропетровске. Потом работал во Львове. Возил пассажиров, почту.

Великая Отечественная война застала его в должности командира звена самолетов ПО-2.

В тяжелом положении оказались после захвата фашистами Киева окруженные на левом берегу Днепра советские войска. Несколько полетов через линию фронта совершил пилот Перекрестов. Вывозил тяжелораненых бойцов и штабные документы, проходя сквозь огневую завесу вражеских зенитчиков.

После ранения Петр Петрович готовил кадры для фронта. Когда был освобожден Киев, он вернулся на Украину и вскоре вновь возглавил звено ПО-2, базировавшееся в Ровно. Здесь

ему приходилось выполнять ответственные задания партизанского штаба, вести борьбу с бандеровцами. Несколько раз его самолет и самолет пилота Б. П. Бугаева возвращались из района Луцка на базу с пробитыми крыльями.

Закончилась война. Возстановилось народное хозяйство Украины. И снова активно начала действовать авиация спецприменения. Коммунист-пилот Петр Перекрестов вел подкормку посевов, разведку рыбы на Черном море, защиту лесных просторов. Переучился на ЛИ-2 и ИЛ-14. Летал на аэрофотосъемку, с геологами. А где только не побывал он за это время! И в Хабаровском крае, и на Южном Сахалине, и в районе Магадана. Облетал всю

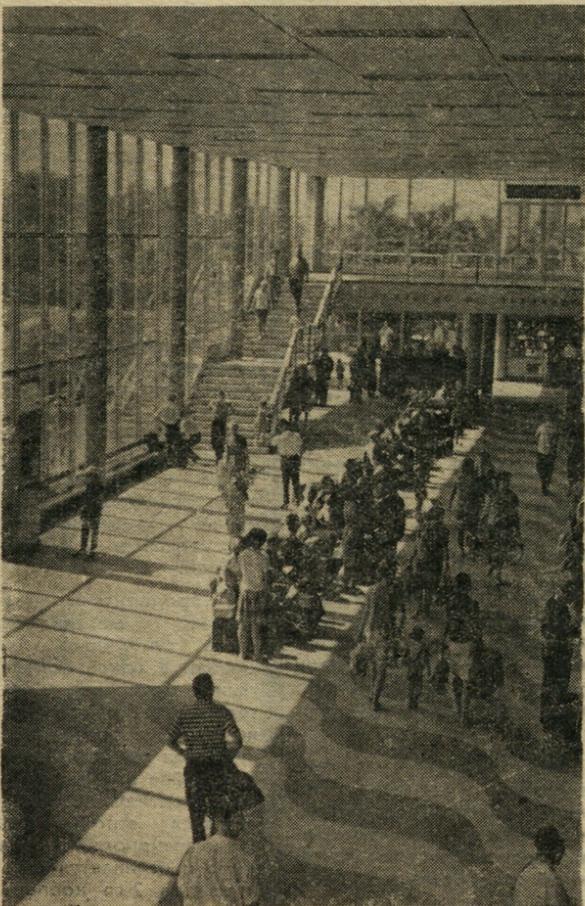
Якутию, Чукотку, остров Врангеля.

ИВОТ за плечами 59 лет жизни и 25 тысяч часов безаварийного налета. А Петр Петрович Перекрестов все еще в строю пилотов. Завидное летное долголетие!

...Аэропорты Украины обогащаются более современным оборудованием. И там, где заканчивается его установка, вскоре появляется самолет-лаборатория

ЛИ-2, пилотируемый ветераном Аэрофлота коммунистом Перекрестовым. Он выполняет роль своеобразного разведчика, ведет на стройку оборудования, дает заключение о возможности использования систем автоматического захода на посадку.

С. КАЗНАЧЕВ.



Авиаторы на Херсонщине

толетов на авиахимработах. Экипажи применяют передовые методы обработки сельскохозяйственных площадей — загоны способом совмещения участков за

Четко организована радиосвязь со всеми экипажами на всю глубину области непосредственно с диспетчерского пункта в аэропорту Херсон.

тесного сотрудничества командования авиапредприятий и руководства сельскохозяйственных объединений. Недаром давно уже нет претензий к качеству авиахимработ со стороны колхозов и совхозов.

ИЗ ПЕРЕДОВОГО ОПЫТА ПАНХ

один заход. На вертолетах КА-15 в период «пик», когда очень много работы, используются спаренные экипажи.

Все самолеты, работающие над полями области, обеспечены загрузчиками. Активизировалась работа изобретателей и рационализаторов. Только за время внедрено 122 рационализаторских предложения и одно изобретение с экономическим эффектом 30 тысяч рублей.

Сегодня в Херсонской области уже имеется 22 площадки с твердым покрытием ВПП, в результате чего нет простоев самолетов и вертолетов при плохой погоде. Все это лишний раз подчеркивает необходимость

Хорошим стимулом для всех экипажей стало соревнование за право называться «Лучший экипаж авиахимработ 1972 года — года 50-летия образования СССР».

Н. ЗИМОВЕЦ,
зав. отделом Украинского республиканского комитета профсоюза авиарботников.

МАТЕРИАЛЫ ДЛЯ ОБМЕННЫХ ПОЛОС МЕЖДУ ГАЗЕТАМИ «АВИАТОР УРАЛА» и «КРЫЛЬЯ УКРАИНЫ» ПОДГОТОВЛЕНЫ НАШИМ СПЕЦИАЛЬНЫМ КОРРЕСПОНДЕНТОМ А. ЕРЕМИНЫМ.



Газета украинских авиаторов

С высоты легкая морская зыбь кажется застывшей. Когда самолет разворачивается к солнцу, этот гигантский узор из волн терлет малейшие признаки движения и только пенные буруны за кормой судов напоминают о море.

— Я «Ястреб», я «Ястреб», — звучит голос летчика-наблюдателя. Он трогает рукой плечо пилота, и машина переходит в вираж. Чувствуется, что друг друга они понимают с полуслова. Это понятно, ведь Анатолий Яковлев и Геннадий Якушев давно водят самолеты на разведку рыбы. Сегодня они в патрульном полете осматривают свои «владения», следят за стаями дельфинов и «пристреливаются» в ожидании предстоящей большой путины. Но только рыбные косяки тронулись с азовского мелководья к проливу, в воздух, над местом слияния двух морей, поднялись три «моравы», ведомые флагманом ЛИ-2. Рыбные косяки

двигаются в Черное море. И вслед за рыбой летят самолеты... Задача авиаторов — не только найти рыбу, но и навести промысловиков на нее.

Рыбу найти не просто. Сила ветра, цвет воды и еще множество других факторов влияют на ход косяков. Воздушная раз-

поле зрения Якушев, направляя их к месту лова. Кроме того, он с ЛИ-2 дает флагману рыболовной флотилии указания, сколько сейнеров направить в тот или иной район, и поддерживает связь с «моравами».

Было время, когда рыбаки с опаской относились к голосу с неба. Многовековое рыбацкое ремесло выработало ряд приемов и примет, по которым искали косяки. Их считали единственно верными. Но разведка с воздуха свои преимущества доказала весомо и убедительно.

— В Таманском заливе рыбы на семьдесят су-

косяку — все рассчитывают авиаторы. Они должны хорошо знать акваторию Черного и Азовского морей. Находясь на борту ЛИ-2, я ничего, конечно, не заметил, а летя по неувидимым для постороннего глаза приметам находил подводные скалы, отмели, опасные для лова места. Море он изучил досконально.

...Якушев работал в районе Адлера. Три дня присматривался к косяку кефали у подводных камней, изучал течение. Когда косяк сдвинулся на чистое место, сюда уже шли рыбацкие суда. Они взяли 160 тонн кефали.

всей рыбы в Азово-Черноморском бассейне вылавливается с помощью авиации, — подчеркнул в беседе начальник «Южрыбпромышленности» К. В. Костицын. — А добыча хамсы, тюльки, кефали, скумбрии, луфаря по наводке с самолета достигает 65—100 процентов. Ныне авиаразведка для поиска тюльки в Азовском море и наводки на нее судов проводится и зимой. В результате за один зачет вылавливают тюльки в два раза больше, чем прежде. Что для рыбаков значит самолеты, говорят еще вот такие цифры: в 1966 году было 900 наводок сейнеров на косяки, в 1971-м — свыше 1 600.

...С воздуха хорошо виден город. Раскинувшийся широкой дугой на стыке двух морей, он славен героизмом советских воинов — летчиков, пехотинцев, танкистов — героев минувшей войны. Растет его слава и сейчас, когда труженики Керчи и их помощники авиаторы воплощают в жизнь начертания родной партии.

(«Крылья Украины»).

САМОЛЕТ ИЩЕТ РЫБУ

ведка определяет их путь по малейшим признакам. Отправляясь на аэродром, летнаб уже знает, каким будет течение в проливе, куда может пойти сегодня рыба. Каждый ее вид имеет свои повадки, повинуется своему инстинкту. Летнаб в этом должен разбираться. Якушев учился в рыбопромышленном техникуме, освоил разные способы лова.

С воздуха сейнеры получают не только сведения о рыбе, но и команду. До пяти судов держит в

дов, — определил Якушев, — и промысловики знают, что это так. На каждом сейнере установлены щиты с большими цифрами, и по команде с самолета судно заводит невод. Это не советы наблюдателя, а приказ: каким бортом подойти к рыбе, где преградить путь

Это был невиданный, рекордный улов!

Эффективность воздушной разведки велика. Теперь труд рыбаков немалым без самолетов, совершенной радиосвязи, оборудованных всеми необходимыми средствами аэродромов.

— В среднем треть

Женщина за штурвалом ИЛ-18

«Девушку с улицы Володарского властно манило небо. Она поступила в Челябинский аэроклуб. Мечта сбылась — на спортивном самолете поднялась в воздух.

Так начиналась заметка «Путь к мечте» в одном из весенних номеров нашей газеты — о Л. М. Серебренниковой, пилоте Челябинского авиапредприятия. Она летала вторым пилотом и командиром на самолете АН-2. Бороздила голубые трассы вторым пилотом корабля ЛИ-2. Заметка заканчивалась так:

«Л. М. Серебренникова провела в небе уже более трех тысяч часов. Как одного из лучших пилотов командование послало ее на учебу в Ульяновск, в школу высшей летной подготовки. Через несколько месяцев, этим летом, Лариса Михайловна вернется в родной Челябинск, станет вторым пилотом ИЛ-18,

сядет за штурвал корабля».

Позади — незабываемые дни пребывания на родине Ильича, трудные месяцы учебы. Ларисе Михайловне выдали свидетельство: «Окончила полный курс обучения на самолете ИЛ-18 по специальности второго пилота. Общая оценка — пять».

А вот строка из приказа начальника Уральского управления ГА: «Утвердить Л. М. Серебренникову в должности второго пилота самолета ИЛ-18».

Л. М. Серебренникова мечтала летать на лайнерах — ее мечта исполнилась. Она единственная женщина в Уральском управлении, которая входит сейчас в пилотскую кабину корабля ИЛ-18, чтобы водить лайнер.

Приказ подписан накануне Дня Воздушного Флота. С праздником, Лариса Михайловна! С первым полетом!

ОСЕННИЕ ГЕКТАРЫ

Начата осенняя химическая обработка полей в Кировском авиапредприятии. С хорошим качеством обработано уже более 15 000 гектаров посевных площадей.

Эту работу проводит Кировское подразделение ПАНХ под руководством И. М. Барабанова. Вот уже три года авиаторы сельскохозяйственной авиации летают без происшествий, всегда выполняют план с хорошим качеством.

А. ПОПОВ.

НАВИГАЦИИ НАВСТРЕЧУ

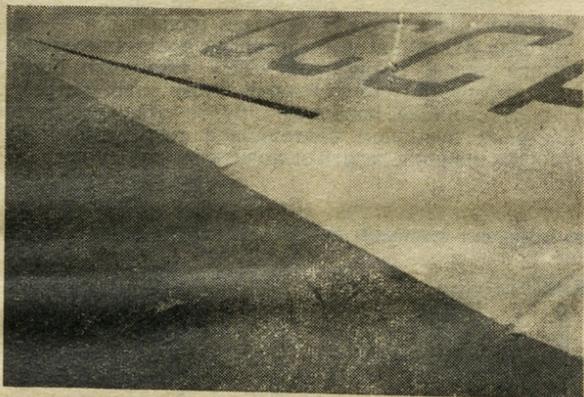
Успешно проходит социалистическое соревнование в коллективе автобазы Кольцовского аэропорта. Об этом свидетельствуют основные производственные показатели работы автохозяйства за первое полугодие. По итогам июня во второй группе соревнующихся автобазе присуждено первое место.

Готовясь к осенне-зимней навигации, работники автохозяйства решили включить в один из показателей социалистического соревнования обеспечение подразделений и служб аэропорта спецавтотранспортом.

А. ВИКТОРОВ.

Экипаж вертолета МИ-4 К. Дудникова — один из лучших комсомольско-молодежных экипажей Уктусского авиапредприятия.

На снимке (слева направо): бортмеханик В. Дорофеев, командир вертолета К. Дудников и второй пилот В. Шумарин перед полетом.



КОМПЛЕКСНЫЙ ПЛАН РАЗВИТИЯ АВИАРЕМПРЕДПРИЯТИЯ

(Окончание. Нач. на 1 стр.).

завозки изделий на участке разборки, механизации загрузки и выгрузки деталей в моечных машинах линии промывки деталей.

К реализации намечено 48 самых различных мероприятий.

В раздел IV входят: научная организация производства, совершенствование системы управления, научная организация труда. И для этой главы плана характерна углубленная, вдумчивая разработка тематики. Причем кое-где уже появляются первые отметки, первые «ласточки»: выполнено, выполняется.

О каждом из десяти разделов комплексного плана можно рассказать очень много. Остановлюсь еще лишь на двух главах — пятой и десятой, касающихся собственно социального развития авиапредприятия.

Пятая глава называется «Изменение профессионально-квалификационной структуры коллектива». Нельзя не отметить наиболее интересные детали, пункты этой главы.

1975 год — знаменательный год, год завершения девятой пятилетки. Обеспечение овладения смежными профессиями, борьба за взаимозаменяемость — один из путей, по которым пойдет изменение социального развития авиапредприятия. Намечено, что овладеть двумя профессиями должна одна четвертая

часть всех труженников предприятия, тремя профессиями — десять процентов. Предполагается обеспечить расширение прав на выполнение работ на 2—3 агрегатах — до 20 процентов рабочих, на 3—5 агрегатах — до 10 процентов и т. д.

Комплексный план социального развития предприятия предусматривает довести число рабочих и служащих, имеющих закон-



ченное среднее образование, до половины. Число инженерно-технических работников, имеющих законченное среднее образование — до 15 процентов, законченное среднетехническое образование — до 50 процентов, законченное высшее образование — до 35 процентов. Это отрадные цифры. Наметки плана выполняются. Чуть не каждый третий на предприятии учится, а среди молодежи — каждый второй. Учебные дела находятся под контролем как дирекции, отдела кадров, так и партийной ор-

ганизации и комитета ВЛКСМ.

«Совершенствование социальных отношений в коллективе. Социологические исследования» — раздел десятый комплексного плана, небольшой, но весьма важный. И главное — на добрую треть уже выполнен. В 1971—1972 годах отдел кадров и старший инженер НОТ провели исследование причин нестабильности и текучести кадров,

суга. На пятилетку намечено также распространить опросные анкеты по действительности применяемых на заводе поощрительных систем с целью их совершенствования.

Ежегодно дается анализ организации социалистического соревнования на предприятии, движения за коммунистический труд. Встав на вахту в честь 50-летия образования СССР, коллектив Свердловского

подготовили рекомендации для укрепления их. Нынче партком, завком, комитет ВЛКСМ, отдел кадров и инженер по НОТ проводят исследование условий и причин правонарушений с учетом возраста, семейного и бытового положения нарушителей, времени, места и мотивов правонарушений, чтобы затем дать рекомендации для улучшения воспитательной и идеологической работы. Изучается также и нерабочее время молодых рабочих, чтобы наметить меры рациональной организации до-

авиаремпредприятия получил поздравительную телеграмму министерства — добился третьего призового места за второй квартал и продолжает борьбу за достойную встречу полувекового юбилея страны и 50-летия Аэрофлота.

Добротен составленный комплексный план социального и технико-экономического развития авиапредприятия воплощается в жизнь, и есть уверенность, что по своим наметкам к концу пятилетки будет выполнен.

К. ЮРЬЕВ.

ВРЕМЯ, ВПЕРЕД!



К СВЕРХЗВУКУ ПУТЬ

Выше нас никого не было: космонавты в тот день не летали, а орлы, если бы у них хватило духу сюда подняться, превратились бы в комья льда — за бортом минус пятьдесят девять...

Залитый солнцем салон просматривался от кабины пилотов с настежь открытой дверью до самого последнего из 140 кресел. Убранные в чехлы, они мирно дремали в ожидании того момента, когда пассажиры опустятся на их мягкие подушки, нажмут кнопки гидравлического замка и «подгонят» спинку «под себя» — выше или ниже: как кому удобней. И, подчинившись извечному аэрофлотовскому «не курить, застегнуть ремни!», возьмут с подноса стюардессы лимонную сосульку, и начнут гонять ее за щекой — «чтоб не ломило уши»...

Сосульки мне никто не предлагал, но ремни по руту подгонять пришлось. Парашютные.

— Полет испытательный, а инструкция есть инструкция, — сказал еще на земле ведущий инженер Владимир Бендеров, принимая от техников свой и мой парашюты. — Ты не волнуйся, мы уже не раз ходили за два звука. Сегодня лишь одно у нас новое — первый «завуковой» пассажир.

И добавил:

— Самолет наш — первый серийный. По сравнению с опытными экземплярами он значительно улучшен и модернизирован. Впрочем, увидишь сам.

— Буксир готов! — доложили с земли.

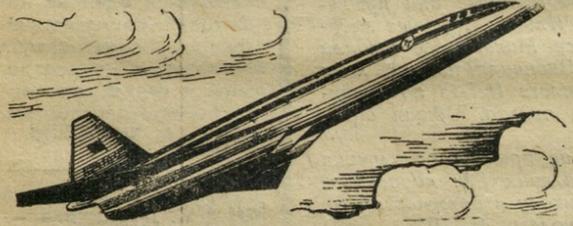
— Бортиженер готов к буксировке? — слышался вопрос Еяна.

— Готов! — ответил Юрий Селиверстов, и нас тихонечко оттащили метров за четыреста от стоянки. «Чтоб струями ангар не снести», — пояснил Бендеров.

Опять голос Еяна:

— Земля! Носок можно пустить?

— Можно. И запускай движки...



«Носок» — этот огромный передний обтекатель, делающий Ту-144 похожим на стрелу, уплыл куда-то вниз, и я представил себе, что со стороны наш самолет снова стал похож на рукотворную чудо-птицу, сейчас чуть склонившую голову, словно вбирая в себя запах земли, прежде чем ринуться в небо.

— Запуск первого!

— Есть запуск первого!..

ДЕПОРТАЖ

С борта

первого серийного Ту-144

Проверяю тормоза!.. Элевоны!.. — слышались голоса командира, второго пилота Михаила Козлова, бортиженера Юрия Селиверстова, и тотчас следовало ответное «порядок».

Мне разрешили стать между первым и вторым пилотами. «Держитесь крепче, — сказал в наушниках кто-то. — Взлетаем!».

— 30... 40... 45 метров в секунду... — слышался голос, докладывающий о скороподъемности машины.

— Режим двигателей в порядке!..

— Командир, «единичку» пройдем с набором?

— Да-а, конечно, — обыденно, с некоторой даже ленцой в голосе отвечивал Еяна своему второму.

«Единичка» на языке летчиков — скорость звука. Где-то порядка одной тысячи двухсот сорока километров в час...

Я тихонечко выбрался из кабины и сел на свое место.

— Володя, скажи нашему пассажиру: подходим к «единичке»... — послышался голос Еяна.

Оказалось, что Бендеров давно вышел из кабины, сел напротив и внимательно смотрел на меня. Я невольно напрягся.

— Высота четырнадцать... Скорость ноль девять, ноль девять и пять... «Единичку» прошли, идем дальше...

Этот мирный, обыденный голос Еяна удивлял и настораживал, но я никак, буквально никак не почувствовал, что именно в эти секунды крылья-стрелы нашего «Ту» прорвали звуковой барьер, бросили на далекую землю два артиллерийских раската, как бы сообщая людям о пройденном пороге звука, и, увеличивая скорость, мчались дальше.

Два часа семнадцать минут продолжался этот необычный для меня полет. Вернувшись из-за «второго порога», летчики на разных высотах продолжали программу испытания. Они проверяли машину по тангажу и крену, по курсу и поведению ее в крутых спиральных.

Начинаем по тангажу, — говорил Еяна и посылал машину то вниз, то вверх, то вниз, то вверх.

Машина уходила вниз, и я чувствовал, как тело несколько отрывается от кресла — словно в невесомости.

Шли вверх — и подушки кресла мягко прижимали к себе. Испытатели закладывали глубокие виражи, и тогда в иллюминаторы заглядывала густо-синяя, пугающая бездна неба или виднелись еле различимые контуры полей, рек и лесов на земле.

— До выработки осталось пять тонн, — доложил Селиверстов.

— Хо-ро-шо-о... Еще пару раз запишем торможение и разгон от «единички» до полторы и пойдём на точку. Как раз и спалим керосинчик...

Когда мы в последний раз вышли на дозвуковой режим и начали опускаться куда-то к невидимой еще полосе, я с удивлением почувствовал, будто возвращаюсь из обычной командировки на обычном самолете.

И только парашюты напоминали о том, что сегодняшний полет пока еще — испытательный...

— Командир, можно носок опускать?

— Да-а-а...

...Стюардесса с конфетами не появлялась в дверях. Да в этом и не было надобности — перепада давления не было ни на долю атмосферы, даже тогда, когда наш «Ту» уже тихо бежал по бетону. Бежал, склонив свою голову-стрелу. И со стороны казалось, будто эта чудо-птица земным поклоном благодарила тех, кто ее сотворил, научил летать и ходить за два звука.

П. БАРАШЕВ.

(Спец. корр. «Правды».)

Состязание по футболу

проходит в Ижевском авиапредприятии. В нем принимают участие команды АТБ, летного подразделения, энергослужбы и связи, ГСМ и гаража.

В одной из первых игр команда АТБ нанесла поражение со счетом 6:0 сборной команде ГСМ и гаража. С «сухим» счетом 2:0 выиграла и сборная спортсменов энергослужбы и связи у команды пилотов.

Т. КОЗЕМАСЛОВА, инструктор по физкультуре и спорту.

Даже ничейный результат

в предстоящей игре со второй командой АТБ принесет футболистам службы РиС звание чемпиона Кировского авиапредприятия.

Команда службы РиС вышла победительницей из всех игр, состоявшихся здесь на первенстве по футболу между командами АТБ и летно-подъемного состава.

В одном из последних матчей футболисты вы-

играли у сильной первой команды АТБ с убедительным счетом 5:2.

Если же вторая команда АТБ сможет победить в предстоящем матче, то состоится еще одна игра между первой командой АТБ и футболистами службы РиС.

С. ПОДЛЕВСКИХ, инструктор по физкультуре и спорту.

СПОРТ

ЛЕТО • ЛЕТО • ЛЕТО • ЛЕТО

ИТОГИ ПЕРВЕНСТВА

Закончилось первенство по волейболу в Ижевском авиапредприятии.

Первое и второе места разделили между собой команды спортсменов аэропорта и летного подразделения. В число призеров вошла и команда АТБ, завоевав третье место.

СРЕДИ ПРИЗЕРОВ

Легкоатлетическая спартакиада, посвященная Дню физкультурника, прошла в Октябрьском районе Свердловска. В ней участвовали и свердловские авиаторы.

Они вошли в число призеров, заняв командное третье место. Среди чемпионов спартакиады есть икольцовцы. В. Фучкина пробежала стометровку за 13,5 секунды, а О. Наколужкин преодолел планку на высоте 1 метр 80 сантиметров.

Кино-рассказ об авиаторах

Скоро выйдет на киноэкраны тридцать первый номер киножурнала «Советский Урал».

В числе его сюжетов будет и кинорепортаж, снятый кинооператором К. Дупленским на праздновании юбилея Троицкого авиатехнического училища.

Оператор запечатлел также теоретические и практические занятия курсантов училища, готовящего кадры для многих авиапредприятий страны.

ПОСЛЕ КРИТИКИ

На вашу заметку «Об обеде, вине и фантазии», напечатанную в газете № 25 от 2 августа 1972 года, отвечаем.

Согласно решению исполкома Октябрьского районного Совета от 10 января 1972 года в кафе «Восход» была разрешена продажа коньяка, шампанского, сухих и крепленых вин.

2 августа с. г. получено разрешение Октябрьского райисполкома о продаже только кружонов, пива, сухого вина и шампанского.

Установлены часы торговли и выработан ассортимент винно-водочных изде-

«ОБ ОБЕДЕ, ВИНЕ И ФАНТАЗИИ»

лий для реализации в каждом предприятии ресторана аэропорта Кольцово.

В связи с выходом постановления Совета Министров СССР «О мерах по усилению борьбы против пьянства и алкоголизма» во всех предприятиях были проведены собрания с изучением этого постановления. Был издан приказ о правилах продажи спирто-водочных изделий, который доведен до каждого торгового работника под расписку.

В. СУМИН, директор ресторана.



ВИКТОРИЯ МЫЛЬНИКОВА — ДЕЖУРНАЯ ПО СОПРОВОЖДЕНИЮ ПассажиРОВ КОЛЬЦОВСКОГО АЭРОПОРТА, АКТИВНО УЧАСТВУЕТ В ХУДОЖЕСТВЕННОЙ САМОДЕЯТЕЛЬНОСТИ, ИСПОЛНЯЕТ ПЕСНИ СОВЕТСКИХ КОМПОЗИТОРОВ.

НА СНИМКЕ: У МИКРОФОНА — В. МЫЛЬНИКОВА.

НА ВТОРОМ СНИМКЕ: ВЫСТУПАЮТ АРТИСТЫ АНСАМБЛЯ ИЗ ПЕРМИ.



г. Свердловск, И-20
Редакция газеты
«Авиатор Урала»
Тел. 235—461.
235—496.

Редактор В. С. ГУРИН.
НС 07424. Заказ № 6089.

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