

50-летию ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ СССР — НАШ УДАРНЫЙ ТРУД!

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!



Авиатор УРАЛА

ОРГАН УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ
И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

№ 2 (1882).

СРЕДА,

24

ЯНВАРЯ

1973 г.

ГОД ИЗДАНИЯ

XXX

Цена 2 коп.

ПОЧИН ОБРЕТАЕТ КРЫЛЬЯ

Узнав о решении коллективов Пермского и Магнитогорского авиапредприятий о проведении месячника ударного труда в честь приближающегося 50-летия образования гражданской авиации, труженики нашего предприятия

решили: продолжить месячник ударного труда, сделать годом ударного труда весь 1973 год, решающим годом девятой пятилетки.

Принято на общем партийном собрании Челябинского авиапредприятия.



С ОВЕТСКИЙ народ под руководством Коммунистической партии последовательно превращает в жизнь решения XXIV съезда КПСС, самоотверженно борется за выполнение заданий девятой пятилетки. Всеобщим политическим и трудовым подъемом отмечен 1972 год — год 50-летия образования Союза ССР.

Одобрив и поддерживая инициативу коллективов Пермского и Магнитогорского авиапредприятий, коллектив третьей смены цеха № 2 АТБ Кольцово, став на месячную вахту ударного труда, обсудив и

взвесив свои возможности, принял решение объявить 1973 год решающим годом девятой пятилетки — годом ударного труда, и берет следующие социалистические обязательства:

- выполнить годовой план 1973 года к 20 декабря;
- производить профилактическое техническое обслуживание самолетов ИЛ-18 за 28 календарных дней;
- снизить себестоимость выпускаемой продукции на

1,5 проц.;

— сдавать выпускаемую продукцию с оценкой «хорошо»;

— не иметь предпосылок к летным происшествиям и задержек по вине личного состава;

— подать 5 рационализаторских предложений;

— активно принимать участие в охране общественного порядка;

— отработать не менее 7 часов на благоустройстве авиагородка.

Мы, работники смены

3 цеха № 2 АТБ, обращаемся ко всему коллективу Свердловского авиапредприятия, ко всем инженерно-техническим работникам Уральского управления ГА с призывом поддержать нашу инициативу продлить месячник ударного труда на весь 1973 год.

Мы призываем всех авиаработников повести решительную борьбу с нарушениями трудовой и технологической дисциплины, повседневно осуществлять на практике важнейшие принципы социалистического коллективизма, ответственность каждого перед коллективом и ответственность коллектива за каждого работника! От нашего ударного труда зависит успешное выполнение задач, поставленных перед нами XXIV съездом партии.

В. СКОЛУНОВ,
начальник смены № 3.
В. МИШИН,
секретарь партийной организации цеха № 2.
Л. БУЛЫГИН,
профорг.

В ДУХЕ РЕШЕНИЙ СЪЕЗДА

ПРЕДЛАГАЮТ КОМСОМОЛЬЦЫ ЧЕЛЯБИНСКА

рании службы связи Владимир Приладников. Каждый высококвалифицированный специалист должен подготовиться и ввести в курс производства молодых радиотехников из числа тех, кто в феврале после окончания училища придет работать в службу связи.

А. МАЛОЙВАН,
секретарь комитета ВЛКСМ.

ТУ-144 производится серийно

На Воронежском авиационном заводе начато серийное производство сверхзвуковых пассажирских самолетов «ТУ-144». На трассы Аэрофлота он выйдет в кон-

це 1974 — начале 1975 года.
ТУ-144 — выдающееся

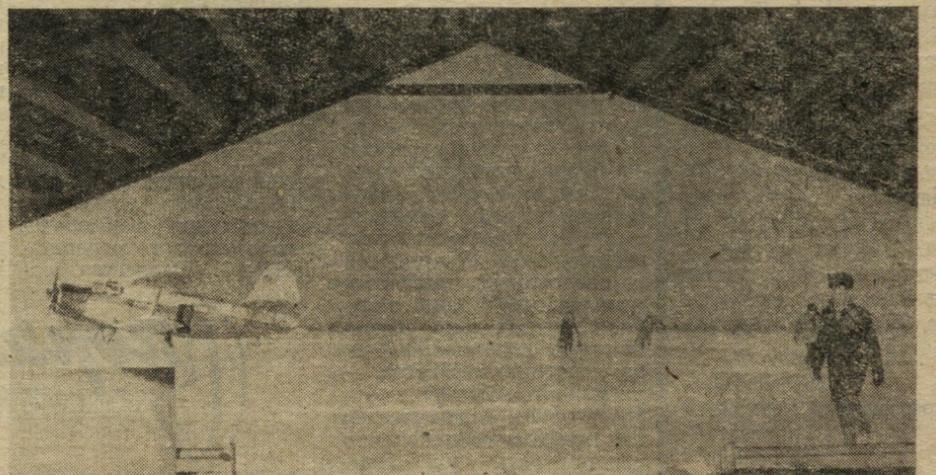
достижение советской авиационной науки и техники. К нему проявляют большой интерес за рубежом, особенно во Франции, где работают над сверхзвуковой машиной — пассажирским лайнером «Конкорд».

Делегация французских авиастроителей, возглавляемая президентом объединения «Аэропассажьль» Анри Зиглером (эта фирма занимается «Конкордом»),

побывала недавно на заводе в Воронеже и наблюдала сборку самолета ТУ-144.

Юбилею посвящается

В КУРГАНСКОМ АВИАПРЕДПРИЯТИИ. В ЗДАНИИ НОВОГО АЭРОВОКЗАЛА, ОБОРУДОВАНОГО ФОТОВЫСТАВКА, ПОСВЯЩЕННАЯ 50-ЛЕТИЮ ОБРАЗОВАНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ. ОНА РАССКАЗЫВАЕТ О ТРУДОВЫХ БУДНЯХ АВИАТОРОВ ЗАУРАЛЬЯ, ЛУЧШИХ ЛЮДЯХ АВИАПРЕДПРИЯТИЯ.



Будни аэропорта.

Лучший по профессии

Константин Васильевич Третьяков — командир корабля ИЛ-18 Кольцовского авиапредприятия. В социалистическом соревновании в честь 50-летия образования Союза Советских Социалистических Республик В. К. Третьяков признан лучшим по профессии.

На снимке: командир корабля ИЛ-18 К. В. ТРЕТЬЯКОВ выступает на партийном собрании.

НА БЕРЕГУ ЛЕНЫ

Здесь, в Киренске, на берегу Лены, совершил посадку самолет АН-2 с надписью на фюзеляже: «Агитперелет-50». Он летит из Иркутска в Якутск по трассе, с которой связано зарождение авиации в Восточной Сибири. На борту самолета — представители печати, радио и телевидения. Экспедиция организована Восточно-Сибирским управлением гражданской авиации и Иркутским отделением Союза журналистов СССР в ознаменование 50-летия Аэрофлота.

«Неделя».



В декабре на Всесоюзном комсомольском собрании комсомольцы 1 цеха АТБ Челябинского авиапредприятия выступили с почином продлить ударную трудовую вахту в честь 50-летия Аэрофлота до 50-летия присвоения комсомолу имени Ленина. Челябинцы вызвали на соревнование комсомольцев цеха № 1 АТБ Кольцова. Еще один почин предложил на комсомольском соб-

Плюс пятьдесят авиалиний...

15 ЯНВАРЯ НА ТРАССУ МОСКВА — ЧЕЛЯБИНСК ВЫШЕЛ СОВРЕМЕННЫЙ АВИАЛАЙНЕР «ТУ-154», ХОРОШО ЗАРЕКОМЕНДОВАВШИЙ СЕБЯ, ОТЛИЧАЮЩИЙСЯ УДОБСТВАМИ ДЛЯ ПАССАЖИРОВ.

В нынешнем году «ТУ-154», сообщили в Министерстве гражданской авиации СССР, заменит все другие типы машин, перевозящих пассажиров в Сочи, Минеральные Воды и Сухуми из Москвы.

Почти пятьдесят авиалиний прибавится к действующим в 1973 году. Улучшатся воздушные связи между столицами союзных республик. Рига, например, будет связана прямыми рейсами с Душанбе, Ивано-Франковском, Вильнюс — с Ереваном, Таллин — со Свердловском и Краснодаром.

Новые линии из восточных районов и Казахстана позволят отпускникам значительно быстрее проделать путь до южных курортов. Для направляющихся на отдых и лечение открываются такие трассы, как Магадан — Симферополь, Красноярск — Ростов-на-Дону, Иркутск — Одесса, Кокчетав — Минеральные Воды, Узень — Минеральные Воды, Аркалык — Минеральные Воды. Еще один город Казахстана — Атбасар получит прямой выход на Москву.

В. ШИРОКОВ.

С ПОЛНОЙ ОТДАЧЕЙ

В первой половине января, когда принимались производственные социалистические обязательства, коллектив летного подразделения, где командиром С. С. Усов, выступил с предложением ко всему летному составу Кольцовского авиапредприятия объявить 1973 год годом ударного труда, выполнить годовой план к 25 декабря, работать с хорошими экономическими показателями.

На общем собрании летный коллектив принял решение поддержать начинание подразделения С. С. Усова, включиться в борьбу за выполнение высоких социалистических обязательств.

Сейчас в коллективе делается все, чтобы претворить планы в жизнь. Парторги ведут беседы с экипажами, нацеливая летный состав на выполнение плана января, на достойную встречу пятидесятилетия гражданской авиации.

Январский план успешно выполняется. С высокой производительностью совершил полеты в Москву и Хабаровск экипаж В. П. Козина. В подразделении много хороших экипажей, и все они соревнуются с передовыми за лучшие экономические показатели. С полной отдачей трудятся экипажи С. И. Тертычного, В. А. Любина, К. В. Третьякова, В. П. Мошкова.

Б. НАЗАРЕНКО,
заместитель командира по политико-воспитательной работе.



ГРАЖДАНСКАЯ АВИАЦИЯ СССР В ЦИФРАХ И ФАКТАХ

9 ФЕВРАЛЯ 1923 года Совет Труда и Оборона под руководством В. И. Ленина принял постановление о создании Совета гражданской авиации. Эту дату принято считать днем основания советского Гражданского воздушного флота.

В марте 1923 года было образовано Добровольное общество друзей воздушного флота (ОДВФ). Основная цель создания общества заключалась в том, чтобы оказать максимальное содействие развитию Красного воздушного флота, распространению его деятельности на как можно большую территорию страны. Крылатым призывом этого общества был лозунг: «Трудовой народ, строй воздушный флот!».

Отечественная авиационная промышленность была еще очень слаба, а покупка летательных аппаратов за границей обходилась очень дорого. Например, компания «Юнкерс» за 14 самолетов в порядке аванса получила 164297 рублей. Несмотря на это, до 1928 года на средства этого общества было приобретено более 300 самолетов. В РСФСР тогда же было образовано Всероссийское общество добровольного воздушного флота «Добролет». В состав его в июне 1923 года на

правах пайщика этого акционерного общества входила Уральская контора промбанка, внесенная в фонд общества 40 тысяч рублей. В октябре 1923 года Советом Труда и Оборона был утвержден трехлетний план развития Гражданского воздушного флота на 1924—1926 годы, в 1926 году — открыть воздушную линию Казань — Екатеринбург про-

духом на это же расхождение на самолетах того времени требовалось 11 часов.

И вот, в 1925 году, на средства уральских пайщиков и пожертвования населения Урала (а жертвовали воздушному флоту все, кто что мог: крестьяне — рожью, рабочие — деньгами, золотом, даже отдавали обручальные кольца и другие цен-

ности плакатов: «Товарищи! Жертвуйте воздушному флоту». Проводились лекции, доклады, читки об авиации, о задачах Уральского отделения «Добролета». По всему Уралу прокатилась волна общих собраний по организации ячеек друзей воздушного флота. Общество приступило к организации в городе аэроклуба.

Бывший командир 18-й авиаразведывательной эскадрильи Степан Герасимович Пичугов рассказывает:

— В 1928 году ранней весной меня вызвал в Москву Петр Иванович Баранов. Он хорошо знал не только командиров эскадрильи, но и большинство командиров отрядов. Как революционер — подпольщик, старый большевик он умел быстро распознавать людей, обладал большими организаторскими способностями.

— Знаете, зачем я вас позвал? — спросил Баранов, предлагая мне сесть.

— Сколько ночного полета имеет вся эскадрилья?

— Немного, — ответил Пичугов, — всего 52 полета продолжительностью 48 часов. Я не мог догадаться, зачем меня вызвал тов. Баранов.

— Мы должны помочь «Добролету» организовать самую большую воздушную линию Москва — Новосибирск и дальше, если сможем, до Иркутска.

Н. КИСЛИЦЫН,
краевед.

День за днем

тяженностью 660 км.

«Добролету» предлагалось, в первую очередь, приступить к постройке воздушной линии Москва — Нижний Новгород — Казань — Сарапул — Екатеринбург. Новая линия должна была явиться первым участком Сибирской магистрали Петроград — Москва — Владивосток. Часть этой воздушной линии Москва — Нижний Новгород была уже открыта, а в Казани и Сарапуле уже появились посадочные площадки. В то время поездом прямого сообщения требовалось на проезд трое суток и 18 часов, причем поезд ходил только 3 раза в неделю. А воз-

ные вещи, акции и облигации) были приобретены три самолета: «Красный Урал», «Уральский комсомолец», «Смычка».

На призыв о помощи сразу же откликнулись рабочий класс, трудовое крестьянство. Вскоре начался массовый сбор средств на постройку самолетов. Железнодорожники отремонтровали паровоз, заработанные на этом ремонте деньги передали Красному воздушному флоту. Некоторые предприятия в пользу авиации работали по 3 дня. Покупались специально выпущенные «Добролетом» акции. Каждая стоила 1 рубль золотом.

Трест «Востоксталь» финансировал постройку аэродрома и оборудовал его. Отчислял Уралуголь и другие организации. По Уралу, по всем предприятиям, заводам и организациям были расклеены ты-

(Продолжение следует).

Фото В. КОПНОВА.

Прасковья Семеновна Ключева работает диспетчером отдела перевозок Ижевского авиапредприятия. Четкое, добросовестное выполнение своих обязанностей — ее стиль работы. Молодежи аэропорта стоит брать с нее пример.

План января выполнен

В ПЕРМСКОМ ПРЕДПРИЯТИИ МЕСТНЫХ ВОЗДУШНЫХ ЛИНИЙ ИНИЦИАТОРОМ МЕСЯЧНИКА УДАРНОГО ТРУДА В ЧЕСТЬ 50-ЛЕТИЯ АЭРОФЛОТА ВЫСТУПИЛО ВЕРТОЛЕТНОЕ ПОДРАЗДЕЛЕНИЕ Н. А. КЫЛАСОВА. ЭТО ПРЕДЛОЖЕНИЕ ПОДДЕРЖАНО ВО ВСЕХ ЛЕТНЫХ ПОДРАЗДЕЛЕНИЯХ И В АЭРОПОРТАХ МЕСТНЫХ ВОЗДУШНЫХ ЛИНИЙ.

9 января весь коллектив Пермского предприятия МВЛ встал на ударную трудовую вахту. Инициатор соревнования, подразделение Н. А. Кыласова, завершает план января к 26 числу. Вчера лучшие пилоты вертолетного подразделения В. П. Силантьев, М. А. Южаков, К. И. Ухов полностью закончили выполнение январского плана.

Успешно выполняет социалистические обязательства коллектив АТБ. Пермские авиатехники сократили простой на техническом осмотре и повысили коэффициент исправности самолетов до 88,5 проц. при плане 85 проц.

Г. БЕРЕСНЕВ,
председатель местного комитета Пермского предприятия МВЛ.

С ДАЧА самолетов в ремонт и получение их, контроль отправки в ремонт авиадвигателей и агрегатов, а также возврат их — одна из основных функций, возложенных НТЭВС-71 на инженерно-авиационную службу.

Вопросы организации отправки авиационной техники в ремонт изложены в главе седьмой нового Наставления.

В этой заметке мне хочется остановиться на организации ремонта агрегатов, что имеет большое значение для обеспечения бесперебойной эксплуатации парка.

Каждая АТБ для поддержания исправности авиатехники должна располагать достаточным количеством исправных агрегатов для постановки их на самолеты взамен отработавших ресурс или снимаемых по неисправностям и отказам, которые не могут быть устранены в условиях эксплуатационного предприятия.

Пополнение запаса резервных агрегатов производится по двум каналам — путем получения из ОМТС агрегатов первой категории и отпавленных в ремонт. Естественно, что ориентироваться на удовлетворение нашей потребности только агрегатами первой категории нельзя. Это, во-первых, явно нецелесообразно экономически и, во-вторых, промышленность зачастую не в состоянии полностью удовлетворить наши заявки. Следовательно, основной путь пополнения фонда резервных агрегатов — их ремонт. А чтобы иметь достаточное количество их, необходимо правильно спланировать уход агрегатов в ремонт.

Определение потребности в ремонте агрегатов на календарный год, как известно, производится исходя из установленного для предприятия плана налета часов и межремонтных ресурсов агрегатов. При этом обязательно учитывать статистические данные по досрочным съемкам с эксплуатации того или иного агрегата, замену устаревших

новные надежды на получение агрегатов 1-й категории, отсюда отправили на завод заявку на ремонт не всех турбогенераторных установок. В результате на складах предприятия скопилось большое количество «ремфонда», а самолеты начинают простаивать из-за отсутствия ТГ-16.

Основным документом, регулирующим взаимоот-

платационные предприятия должны представлять закрепленным за заводами заявки на ремонт агрегатов в следующем календарном году, не позднее 15 марта. Но начальники ПДО АТБ Свердловского и Челябинского предприятий сочли возможным высылать заявки на 1972 год гораздо позднее установленных сроков, что и могло послужить одной из

причин неполного удовлетворения их потребности в ремонте.

Отправка заявок и оформление договоров только часть работы. Агрегаты должны направляться на заводы в сроки и в количестве, указываемых в договоре. Направляемые в ремонт агрегаты должны быть укомплектованы в соответствии с комплектно-стью новых агрегатов, законсервированы, снабжены паспортами или формулярами с записью в них о работе и причинах отправки в ремонт. И разумеется, упакованы в надлежащую тару.

Эти требования зачастую нами не выполняются. Подготовка к отправке агрегатов модифицированными и наличие на складах предприятия «ремфонда», который по каким-то причинам не будет отправлен в ремонт в период, предшествующий планируемому году. Исходя из этих данных и определяется квартальная потребность АТБ в ремонте агрегатов.

При неправильном определении потребности в ремонте какого-либо типа агрегата эксплуатационное предприятие может испытывать серьезные затруднения. Об этом свидетельствует создавшееся в АТБ Свердловского предприятия положение с обеспечением самолетов агрегатами ТГ-16. Возложив ос-

ношения между эксплуатационным и ремонтным предприятиями, является «Положение о ремонте агрегатов для эксплуатационных предприятий на заводах гражданской авиации», введенное в действие инструкцией МГА № 50/И от 24.11.70 года.

Обязанность работников ИАС и ОМТС, занимающихся планированием, отпавкой и возвращением агрегатов из ремонта, — неуклонное выполнение требований настоящего Положения. К сожалению, это далеко не всегда нами делается.

Организация ремонта



Для своевременного заказа заводами ГА запасных частей и материалов для ремонта агрегатов экс-

причин неполного удовлетворения их потребности в ремонте.

Отправка заявок и оформление договоров только часть работы. Агрегаты должны направляться на заводы в сроки и в количестве, указываемых в договоре. Направляемые в ремонт агрегаты должны быть укомплектованы в соответствии с комплектно-стью новых агрегатов, законсервированы, снабжены паспортами или формулярами с записью в них о работе и причинах отправки в ремонт. И разумеется, упакованы в надлежащую тару.

Эти требования зачастую нами не выполняются. Подготовка к отправке

в ремонт поручается неквалифицированным специалистам, агрегаты консервируются с нарушением технологии, паспорта оформляются небрежно, иногда по ним невозможно установить не только наработку, но и причины отправки в ремонт. Во многих случаях агрегаты упаковываются в тару навалом, что приводит к их повреждению при транспортировке и списанию. Подобные случаи были в АТБ Свердловского, Кировского и других предприятий.

Со стороны авиаремпредприятия систематически поступают претензии к Свердловскому и Челябинскому предприятиям на неуккомплектованность направленных в ремонт воздушных винтов АВ-68И токосъемниками и деталями их крепления.

До представления заявок на ремонт агрегатов в 1974 году осталось не так много времени, и подготовку работу к этому необходимо начинать немедленно, не откладывая на последние дни.

Работники инженерно-авиационной службы и ОМТС должны иметь в виду, что только при соблюдении требований Наставления и Положения о ремонте агрегатов эксплуатируемая в предприятии авиационная техника будет обеспечена достаточным количеством исправных агрегатов.

Ю. СЕРОВ,
зам. начальника ИАС Уральского управления.

Стороны обсуждают и предлагают

В ЭТОТ вечер стеклянный коробок аэровокзала с громадными светящимися буквами «Свердловск» кажется единственным обжитым местом в необозримой заснеженной степи. Стая такси жмет к его теплому боку и зелеными голодными огоньками высматривает редких пассажиров.

Вера Павловна плотнее запахнула пальто. День закончился спокойно. Уже несколько дней рейсы выполняются строго по расписанию — стойкий антициклон на руку Аэрофлоту. В зале ожидания, у стоек регистрации никакой толчеи. Правда, многие работники не вышли, болят, грипп бушует, но ей, заместителю начальника отдела перевозок, удалось так расставить людей из дежурной смены, что нехватка не ощущается.

Завтра с утра Вере Павловне Крыловой придется опять помудрить с расстановкой людей, а на сегодня — все. Десятый час, вся семья в сборе, дочка ждет-не дожидается поделиться с ней новостями. Первый год после института работает, а в детской инфекционной больнице молодому врачу трудностей не занимать.

ОНА с детства все колебалась — кем быть, врачом или педагогом. И нашла удачное решение — стала детским врачом. А мне война помешала окончить институт. Думала, поработаю немного и вернусь к медицине. Не пришлось. С сорок третьего года работаю в Кольцово, в отделе перевозок.

Кем поначалу работала, и сказать трудно. Официальная должность — кассир, а на самом деле — и кассир, и бухгалтер, и регистратор, и дежурный и еще много чего в одном лице. Какая там организация труда — все оформление, пассажиры, груз в одной комнате. Вся документация при себе — в одном кармане квитанции, билеты, в другом — деньги, чеки.

Смешно вспомнить — в феврале сорок пятого мы отправили всего 7 пассажиров. А потом кончилась война, и мы повезли людей и оборудование на запад, воссоставлять Сталинградский тракторный, Россельмаш. К нашим трем грузчикам и трем трудармейцам добавили по штатному расписанию инспектора по перевозкам.

В пятидесятых годах начали создаваться группы по обслуживанию. Это был шаг вперед к нынешней организации труда. Возникла группа регистраций. Мы и раньше записывали фамилии и адреса пассажиров, но теперь это делали специальные люди в специальные ведомости. Группа дежурных по посадке работала с пассажирами только на поле, у самолетов. Появилась специальная группа по комплектованию загрузки.

СВЕРДЛОВСК — город на семи ветрах. Есть среди этих ветров и почтовые. Те, что возят авиапочту.

Если говорить всерьез, то авиапочту возят самолеты. По этому поводу существует договор между министерством связи и министерством гражданской авиации. Министерство связи обязуется поставлять почту, а министерство авиации обязуется эту почту перевозить по хоздоговору.

У Валентины Радкевич, зам. начальника отдела перевозки авиапочты, накопился целый гор акт. Они адресованы А. И. Грому, начальнику почтово-грузовой службы, А. Д. Киневу, начальнику отдела перевозок и коммерческой эксплуатации, и другим. Вот выдержка из одного, взятого наугад:



Все остальные акты звучат в том же ключе. Меняются только номера рейсов и вес неотправленных грузов.

Особенно остро положение с сургутскими грузами. Железной дороги в город сибирских нефтяников пока не проложили, и единственный регулярный способ сообщения — воздушный. Са-

МЫ СИДИМ в кабинете Веры Павловны. Окно во всю стену, и мне видно, как по заснеженному полю за дежурной тянется длинная цепочка пассажиров.

— Они в Москву летят? — спрашиваю.

— Нет, московский только что отпраздновали. Это алмаатинский рейс.

— Откуда вы знаете? Мы с вами целый час говорим, а вам никто ничего не сообщил.

Вера Павловна улыбается:

СЛЕД ПЛАМЕНИ

Правофланговые

— Диктор объявил посадку на Алма-Ату. Вы не слышали?

Только сейчас обращаю внимание на едва заметное бормотание динамика. Оказывается, погрузившись в воспоминания, Вера Павловна тем не менее каким-то шестым чувством улавливала все, что происходило на аэровокзале. Различает голоса порта до тонкостей. Музыка турбин вырывающихся на старт самолетов говорит ей больше, чем расписание полетов, чем объявления диктора.

КОГДА я пришла работать в Кольцово, — это в начале сороковых годов, — у нас было множество марок самолетов. Не надо было даже смотреть, что за машина летит. Узнавали на слух.

Летчики были легендарными людьми, с ореолом первооткрывателей.

Все выделяли невысокого черноволосого крепыша. Он нередко бывал и у нас, на него показывали:

— Это Гриша Бахчиванджи. Самый лучший летчик, самый смелый, самый опытный.

Иногда вечером он приезжал в клуб. Веселился вместе со всеми, танцевал, смеялся, но по тому, как говорили с ним друзья, как здоровались знакомые, чувствовалось, что все относится к нему с глубоким уважением.

Потом он погиб в уральском небе. Шла война, люди получали с фронта сообщения о смерти близких, но по этому человеку горевали все. Возможно, мы не полностью оценивали его вклад в авиацию, в будущее воздушного флота, но знали, что это был выдающийся летчик.

ПОСЛЕ самолета оставался след пламени. Нынешние обходятся без этого «пережитка». Они прочеркивают в синем чистом небе белую полосу инверсии. След пламени оставила в нашей жизни война. Залечены ее раны, но характеры людей, воспитанные на энтузиазме тех лет, не меняются.

НАВСТРЕЧУ 50-летию ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

У Веры Павловны Крыловой, зам. начальника отдела перевозок, семичасовой рабочий день. Однако она покидает стеклянный коробок аэровокзала поздно вечером, когда занимаются в заснеженной степи громадные буквы «Свердловск».

ССОРОК шестого года работает без замечаний в Кольцово Надежда Ивановна Попова, стар-

турбореактивные самолеты. Помните 7 пассажиров, которые улетели из Кольцово за весь февраль сорок пятого? В один прекрасный день 1954 года мы с гордостью рапортовали управлению:

— Сегодня улетело 150 человек.

Нынешний суточный план составляет 4700 пассажиров. В самые напряженные дни Аэрофлота — месяцы июль и август — из Кольцово во все концы страны вылетает 134 тысячи человек. Каков контраст!

ВЕРА Павловна Крылова одна из тех, кто создавал на практике нынешнюю структуру отдела перевозок, в 1967 году, в Ленинграде, на курсах усовершенствования убедилась, что те маленькие открытия, которые ей приходилось делать ежедневно, влились как составная часть в организацию труда Аэрофлота.

Война, которая опалила первые рабочие годы Веры Павловны, научила ее выполнять с бесконечной ответственностью то дело, которое ей поручено. За самоотверженный труд во время войны, мирный по натуре и по профессии своей человек, получила медаль. В пятьдесят втором одной из первых ее наградили знаком «Отличник «Аэрофлота». А к сорокалетию Аэрофлота она получила орден «Знак Почета».

В этих наградах теплится отсвет того пламени, который опалил жизнь целого поколения Аэрофлота.

И. ИОРШ.

ший и опытный кассир. А видели в зале ожидания пальму, которую посадила в 1954 году Анна Семеновна Катаева? У нее была легкая рука — что ни посадит, то отрастает.

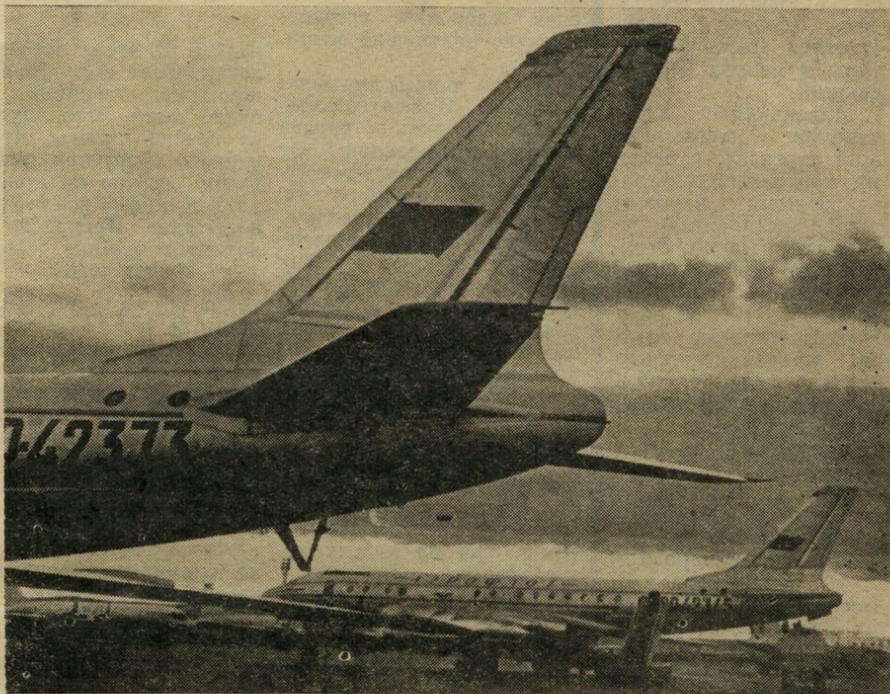
В 1954 году, в октябре аэровокзал переехал в это здание, где мы с вами сейчас сидим. По сравнению с прежним — помещение громадное. Я, помню, плакала:

— Да куда мне такая громадина, здесь уборщицу найти — целое событие.

А Ефим Михайлович Слущкий, он тогда был начальником службы перевозок, все уговаривал:

— Не расстраивайся, у тебя же радио есть. Ты ее, уборщицу, по радио вызовешь.

Появились первые турбовинтовые и



АВИАГОРЕСТИ ПОЧТОВОГО ПЕРЕКРЕСТКА

— Положение с отправкой почты в адрес Сургута и Тюмени резко ухудшилось, несмотря на то, что до Сургута и Тюмени выполняются прямые рейсы из Свердловска, и на них установлены гарантийные нормы. Мы зачастую сургутскую почту отправляем до Тюмени с большим замедлением в продвижении, а тюменскую отсылаем поездами... Сменные помощники начальника порта и начальники смен не считают нужным принимать какие-либо меры по отправке почты.

Все остальные акты звучат в том же ключе. Меняются только номера рейсов и вес неотправленных грузов.

Особенно остро положение с сургутскими грузами. Железной дороги в город сибирских нефтяников пока не проложили, и единственный регулярный способ сообщения — воздушный. Са-

молеты везут в Сургут людей, продукты, технические грузы и почту. Почта идет транзитом через Свердловск, и здесь застревает. Тяжелыми пыльными грузами лежат в отделении перевозки авиапочты в Кольцово центральные газеты. А в Сургуте кто-то с опозданием на неделю прочтет уже очень несвежую газету.

Впрочем, писем от родных в Сургуте тоже ждут с нетерпением. И смотрят на небо: летная ли погода? Кроме Аэрофлота, не на кого надеяться. А в Хабаровске, куда уже две недели летит посылка из Перми, думают:

— Лучше бы отправили по железной дороге. Тариф авиапосылки в два с половиной раза больше почтового, а идет столько же времени, если не больше.

Кто же виновник этих авианеурядиц? Сортировщицы писем и посылок из бригады коммунистического труда И. М. Соломенной? Или ударник коммунистического труда бригадир А. В. Сабурова?

К ним не может быть никаких претензий. Они стремительно распаковывают мешки с почтой, транзитом следующей через Свердловск, сортируют ее и увязывают в мешки, на которых указаны города Пермь, Тюмень, Магадан, Куйбышев и другие. Сортировщица О. С. Белозерова, например, ударник коммунистического труда, 29 лет работает в связи, и за это время не имела никаких замечаний.

В том, что систематически не выполняется план, виноват отдел перевозок. В этом году 12 января не вывезли 2,5 тонны авиапочты.

16 января не взяли почту на 6 рейсов. Остались в Свердловске 3 тонны почты. Это при плане перевозки 7 тонн в день.

Почтово-грузовая служба недодает грузчиков и дежурных. А те дежурные, что работают, не чувствуют ответственности. Особенно много жалоб на В. Никулину и Л. Масыгину. Дежурные должны ездить на каждый рейс принимать и сдавать почту. Согласно договору они отвечают за сохранность почты при перевозке. В 1971 году было 35 утрат по вине Аэрофлота.

Рубли и копейки оборачиваются тысячами, если учесть, что сейчас, зимой, рейсы зачастую уходят незагруженными. А почта остается. Бывает, что шоферу не хочется ночью, в мороз, выехать. Или грузчиков нет. И остаются мерзнуть в здании перевозки авиапочты деревянные ящики, на которых множество всяких штампов: «Хранить при температуре +8°», «Осторожно: бакрепараты».

Это противогриппозная вакцина застряла на почтовом авиакрестике страны.

И. ГРИШИНА.

КИШИНЕВ. (Корр. «Правды» П. Богатенков). Сюда с берегов Волги вернулся молдавский кинооператор В. Боянжиу, который снимал фильм о летчице Марии Кулькиной.

«Дочь Волги и Днестра»

В конце прошлого года «Правда» сообщила о том, что местные краеведы восстановили славную биографию русской летчицы М. Кулькиной — младшего лейтенанта истребительного авиаполка.

В годы Великой Отечественной войны она над Днестром вступила в неравный бой с несколькими «мессершмиттами» и героически погибла за освобождение Молдавии от фашистских захватчиков.

На заре

уральской авиации

Наш активный нештатный корреспондент, краевед Н. М. Кислицин собирает материалы, заметки, фотографии, снимки по истории Аэрофлота о зарождении гражданской авиации на Урале. Он предоставил нам и эту небольшую заметку.

Встреча с аэропланом

Афиши извещали, что 17 июня 1912 года на поле Екатеринбургского ипподрома состоятся полеты летчика А. А. Васильева на аэроплане системы «Блерио».

Горожане знали из газет, что во Франции люди летают по воздуху, что и в России появились смельчаки. Но как летают — этого еще никто не видел.

Все билеты, несмотря на высокую стоимость, были быстро раскуплены. Аэроплан привезли в Екатеринбург в разобранном виде. Собрали на площадке бывшего ипподрома (сейчас здесь строится Дворец культуры и спорта — Редакция).

Маленький аэропланчик, напоминающий стрекозу, с белыми крыльями, окутанный белыми клубами дыма. Затарактел, запрыгал по полю, оторвался от земли и, набирая высоту, плавно полетел в сторону Верх-Исетского завода. Сделав несколько кругов над городом, он плавно опустился на поле ипподрома. Овациям зрителей не было конца.

П. КЛЮЕВ,
(журнал «Урал»,
№ 8 за 1970 год.
«Записки старого
авиатора»).

НЕСКОЛЬКО дней назад самодеятельные артисты Уральского управления ГА вернулись из Ростова-на-Дону, где проходил смотр художественной самодеятельности авиапредприятий и учебных заведений Министерства гражданской авиации.

15 января в самом большом помещении города, драматическом театре им. А. М. Горького состоялся заключительный концерт смотра. От Уральского управления в концерте принял участие женский хоровой коллектив Челябинского авиапредприятия, который завоевал на смотре диплом второй степени.

«Пою пятилетке девятой»

Уральцы привезли со смотра и диплом первой степени. Его получила виолончелистка Нина Опарина за исполнение прелюдии композитора Соколова.

Внимание зрителей привлекло выступление бортмеханика Леонида Хамьянова, который исполнил песню «Пою пятилетке девятой», написанную свердловским рабочим — токарем Юрием Горшечниковым.

Первое место на смотре заняла самодеятельность Северо-Кавказского управления. Ростовчане получили диплом I степени, ценный приз и вымпел Министерства гражданской авиации и ЦК профсоюза авиастроителей.

Б. САМОЙЛЕНКО.



Снова в полет.

Фото В. Ветлугина.

АЭРОДРОМ хорош всегда. И летом, когда воздух колеблется от зноя, и зимой, прокаливающей дали морозом, и весной, и осенью — всегда он словно бы окно в небо. И человек тут не только смотрит ввысь, но и обретает крылья.

Сегодня у меня полет на «спарке» — истребителе с двойным управлением. Пилотировать будет военный летчик 1-го класса Станислав Федорович, в совершенстве изучивший машину.

Вот он, новый для меня самолет. Прямоугольные воздухозаборники справа и слева от фюзеляжа. От них-то и начинаются необычные на первый взгляд, своего рода «составные», членистые крылья с изменяемой геометрией. Так принято их называть. Опускаюсь в кабину. Подтягиваю привязные ремни, подгоняю их. Подключаю кислород, переговорное устройство. Прижимаю тесемками кислородную маску, — все делается как обычно. Только некоторые индикаторы и приборы новы для меня, да и расположение их не совсем такое, как на других истребителях.

Засвистел двигатель. Самолет мягко двинулся вперед. Из «инструк-

торской» кабины видно все впереди: нос нашего самолета, бегущую навстречу серую полосу рулежной дорожки, машины на стоянках.

Мы — на взлетной полосе. Летчик получает разрешение на взлет. Легкий рывок — отпущены тормоза. Самолет начинает

разбег. И вдруг вроде бы заканчивает его. Разбега почти нет: машина как будто лишь оттолкнулась от бетона полосы, чтобы сделать прыжок вверх.

Ровно, точно по прямой, уходим в небо, все быстрее и быстрее. Прекрасно пилотирует машину Станислав Федорович!

Он первым в Н-ской части вылетел на этой машине. А потом начал «вывозить» других. Учить — дело всегда ответственное, особенно в авиации. Ведь тут даже небольшая ошибка обучаемого может привести к непоправимым последствиям. Отсюда и тщательность отработки каждого действия в воздухе. Станислав Федорович умеет буквально с полуслова понять подчиненного, установить с ним нуж-

ный контакт.

— В воздушном бою побеждает не только смелый и физически закаленный, но и тот, кто лучше знает технику, тактику, аэродинамику, кто умеет эффективно применить свои знания, — внушает опытный наставник молодым летчикам. И личным примером

убеждает в правильности своих слов: все упражнения выполняются им только отлично.

На первый взгляд, Станислав Федорович — человек высокий, плечистый — кажется излишне медлительным. Только приглядевшись к нему, можно понять, что это не медлительность, а четкость и продуманность во всем — и в словах, и в движениях. Видимо, нелегкое детство, трудная юность приучили к этому. Этого энергичного и целеустремленного человека хорошо характеризуют высказывания тех, кто трудится рядом.

— Отличный летчик. Смелый. Летать любит. Умеет научить других.

— Прекрасно знает технику. Особенно навига-

онные системы. Не хуже нас, инженеров, разбирается.

...На большой высоте выполняем вираж. Все делается строго. Перегрузки мнут тело, вдавливают в сиденье. Кислородная маска ползет, стаскивается с лица. Налитые тяжестью руки кажутся чужи-

ми. Но вот самолет выравнивается, снова идем по прямой.

— Изменяю угол крыла, — говорит летчик.

Скосив глаза, вижу, как медленно уходит назад консоль крыла. Прибор сразу показывает, как возрастает скорость полета.

— Еще изменяю стреловидность.

И снова рванулся вперед самолет.

— Ну, что же, пойдём «за звук», а потом возле облачка подождём, пока он нас догонит, — шутит Станислав Федорович.

Снова вираж. Потом резкое пикирование, горка. Устойчиво держится машина.

Самолет нравится все больше. Это — настоящее чудо техники. Недаром про изменяемую стрело-

видность крыла писали давно. Вычисляли, какие преимущества она даст в полете. Только возможностей построить подобный самолет не было раньше. — Аэродинамические компоновки современных сверхзвуковых истребителей за последние годы были основным вопросом для конструкторов. Появились стреловидные и треугольные крылья.

...Наш полет подходит к концу. Последний разворот, и мы — на посадочной прямой. Толчок — скорость резко уменьшилась. Изменился и звук — ведь у каждого двигателя он свой и в той или иной степени зависит от высоты полета. Торможение произошло за счет включения воздушных тормозов. Самолет мягко касается бетонной полосы. Еще один толчок — выпущен посадочный парашют.

Снова над головой облака. Только далеко над горизонтом, откуда мы вернулись, голубеет просвет. И хотелось взять на память об этом замечательном полете кусочек солнечного неба.

Полковник
О. НАЗАРОВ,
спец. корр. журнала
«Авиация
и космонавтика».
(«Правда», 17 января
1973 г.).

Послушное чудо

• Спорт • Спорт • Спорт • Спорт • Спорт

1973 год — год 50-летнего юбилея гражданской авиации. Этому событию посвящается XXI зимняя спартакиада Уральского управления гражданской авиации.

флаг зимней спартакиады по лыжному спорту. В программе: эстафетный бег 4×10 у мужчин, 3×5 у женщин, гонки на 5 и 8 км у женщин, на 15 и 20 км у мужчин.

зание первой медицинской помощи, бег в противогазах, расшифровка текста, стрельба из малокалиберной винтовки.

Сейчас пора массовых соревнований по сдаче

Матчи волейболистов

В Магнитогорском авиапредприятии были проведены турнир по волейболу и личное первенство предприятия по русским шашкам. Волейболисты наземных служб провели турнир без поражений и заняли первое место. На втором месте команда авиационно-технической базы. Пилоты заняли третье место. Очень интересно проходили соревнования по русским шашкам, в которых активно участвовали спортсмены летного подразделения.

Победителем шашечного турнира стал В. Скоров.

Многие спортсмены получили спортивные разряды. Призеры соревнований награждены дипломами, почетными грамотами и памятным сувенирами. Хочется отметить хорошую работу в проведении соревнований наших инструкторов-общественников и членов коллектива физкультуры таких, как В. Скоров, В. Копылов, Н. Гурьев, А. Горбунов.

Сейчас работники Магнитогорского авиапредприятия готовятся к сдаче зимних видов нового комплекса ГТО.

Ю. МУЗЫКА,
инструктор по спорту
Магнитогорского
предприятия.

XXI-я зимняя спартакиада

Спартакиада взяла старт на предприятиях, в службах, цехах, сменах. Самые сильные, ловкие и достойные войдут в сборные команды предприятий УрУ ГА. Им будет предоставлено право защищать спортивную честь своего предприятия.

В марте летный состав предприятий УрУ ГА выйдет на старт военно-спортивной эстафеты «Готов к труду и обороне СССР», — оспаривать первенство общефизической подготовки. В программе эстафеты: лыжный бег, метание гранаты, ориентирование, ока-

первых зимних норм ГТО и подготовки к экзамену на мастерство. Успех дела зависит от совместных активных действий советов ДСО и комитетов ВЛКСМ.

М. ГОРЮКОВА,
старший инструктор
по физической культуре
и спорту УрУ ГА.

Первыми в единоборство вступят мужественные лыжники-авиаторы. И не в Кирове, как было намечено, а в Свердловске. Седой Укус будет свидетелем острого состязания на голубой лыжне.

22 февраля будет поднят



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

Редактор В. С. ГУРИН.

НС 13059. Заказ № 3057.

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

НА ЛЫЖНЕ.