

ПИОНЕРУ РЕАКТИВНЫХ ПОЛЕТОВ

В восьмом номере «Авиации и космонавтики» был опубликован очерк генерал-майора авиации запаса С. Пономарева «Полет в вечность», посвященный замечательному летчику-испытателю Г. Я. Бахчиванджи.

О благодарной памяти партии и народа о крылатом богатыре — первом проходце реактивных трасс свидетельствует присвоение ему высокого звания Героя Советского Союза.

Испытательные полеты на БИ-1, оснащенном жидкостным ракетным двигателем, стали как бы увертюрой к космической эре, открытой гением советского народа.

Не случайно Колумб космоса Юрий Алексеевич Гагарин как-то сказал: «Без полета Бахчиванджи, может быть, не было бы 12 апреля 1961 года». И не случайно име-

нем Бахчиванджи назван один из кратеров на невидимой с Земли стороне Луны, впервые сфотографированной советской космической станцией.

Памятники герою-летчику установлены в его родной станице Бриньковской и под Свердловском, где вот уже более трех десятилетий назад испытывал он реактивный БИ. А недавно на

Урале труженики Верх-Исетского завода отчеканили в честь отважного испытателя памятную медаль. Ее авторы — заслуженный художник РСФСР профессор А. Бурлак, гравер — художник Ю. Андреев и летчик подполковник А. Кирсанов.

Медаль имеет форму круга. На лицевой стороне справа — портрет Г. Я.

Бахчиванджи, а слева по окружности надпись: «Г. Бахчиванджи». На оборотной стороне изображен силуэт самолета БИ-1, взлетающего к звездам в лучах солнца, восходящего над Уральскими горами. По верхней полуокружности надпись: «Первый в мире полет на реактивном истребителе», а внизу: «Урал 15.V.1942 г.».



Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

НА МАРШЕ — ТРЕТИЙ, РЕШАЮЩИЙ



ОРГАН УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

№ 34 (1914).
СРЕДА,
21
НОЯБРЯ
1973 г.
ГОД ИЗДАНИЯ
XXXI
Цена 2 коп.

Главное — безопасность полетов!

Нет необходимости рассматривать все аспекты работы Совета общественных инспекторов. Эта организация своими действиями, своим широким активом, распространением контроля за всеми звеньями авиа-

верку одной из служб и результаты ее рассматривались на заседании совета, на котором присутствовали начальники служб и подразделений. О результатах заседания совет докладывал затем командованию.

в силу ее не слишком тщательной разработанности, отсутствия практического опыта, есть ряд недостатков. Например, явно невысок контроль за работой общественных инспекторов. Нечетко отработано взаимодействие совета, общественных организаций и командования авиапредприятия.

Тем не менее, мы счи-

Контроль,

требовательность

предприятия давно завоевала право на существование. Общественным инспекторам легче проводить свою работу по обеспечению безопасности полетов, поскольку они, как правило, достаточно компетентны в той области, где требуется их контроль, их вмешательство. Но сталкиваются они и с определенными трудностями, поскольку непосредственно начальники подразделений не всегда прислушиваются порой к советам инспекторов, или же инспекторы по разным причинам порой не в полной мере используют свое право вмешательства в производственный процесс.

В прошедшую навигацию работа совета общественных инспекторов была построена следующим образом. Актив проводил про-

Но, как показало время, не все начальники служб устраняют выявленные недостатки, что и доказывалось повторными проверками.

Учитывая опыт работы прошлогоднего совета, ныне предложена новая система функционирования актива.

Ежемесячно выдаются письменные задания общественным инспекторам начальниками служб и командирами подразделений. Выполнение заданий обсуждается на заседаниях совета и выносятся соответствующие решения и регулярно выпускается бюллетень.

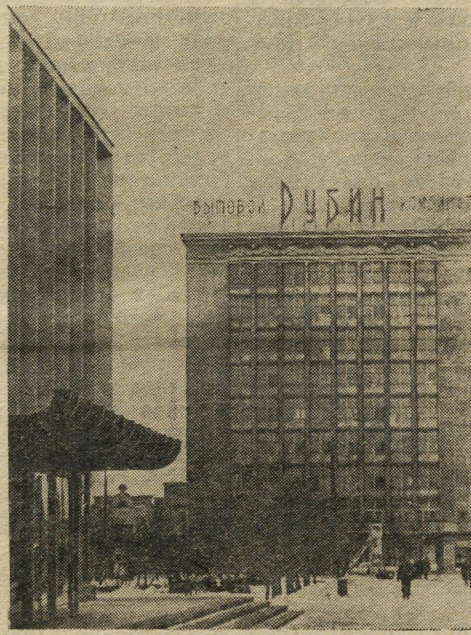
Однако и в этой системе,

таем, что этот путь, по которому должна идти работа совета общественных инспекторов, в наших условиях в настоящее время достаточно эффективен. Именно такой метод позволяет более четко заниматься работой по обеспечению безопасности полетов. Что же касается устранения ее недостатков, то это — дело времени. По мере накопления опыта эта система будет отработана и принесет свои плоды.

В. БОЖКО,
председатель совета общественных инспекторов Кировского авиапредприятия.



СВЕРДЛОВСК ПРАЗДНУЕТ 250-летие



Листовки

о пропагандистах

Обобщению лучшего опыта, пропаганде благородного труда политинформаторов и пропагандистов авиапредприятий посвящены выпущенные отделом политико-воспитательной работы УрУ ГА листовки.

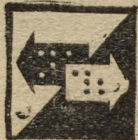
Четыре листовки рассказывают о наших лучших пропагандистах и политинформаторах, умело и настойчиво, активно и целеустремленно работающих среди авиаработников Урала.

Командно-руководящему и партийно-политическому составу необходимо развернуть широкую пропаганду опыта работы лучших пропагандистов-политинформаторов через различные формы идейно-политической и производственной деятельности (партийные, профсоюзные, комсомольские собрания, совещания, разборы, семинары, стенная печать и т. д.). Листовки необходимо поместить в местах, удобных для широкого обозрения (службы, цехи, красные уголки и т. д.).

В сентябре 1973 года отдел политико-воспитательной работы УрУ ГА провел семинар, на котором был отмечен большой вклад пропагандистов в идеологическом воспитании авиаработников. 29 ноября 1973 года состоится семинар политинформаторов, посвященный итогам работы конгресса миролюбивых сил, внешнеполитической деятельности политинформаторов по мобилизации авиаработников на выполнение производственных задач, принципам и методике политической информации.

В. ЧЕРНОВ,
инструктор ОПВР УрУ ГА.

Бессольцева **Нина Михайловна,**
врач здравпункта Уктусского авиапредприятия.
Работает пропагандистом с 1948 года.
Фото В. Степанова.



Славный юбилей

В пятницу состоялось торжественное собрание аппарата Уральского управления ГА, посвященное 250-летию Екатеринбург - Свердловска. Приказом начальника УрУ ГА группе работников объявлены благодарности, вручены премии.

НОВОСТИ

Идущие впереди

Летчики самолетов ИЛ-18 аэропорта Кольцово успешно выступили в социалистическом соревновании по достойной встрече Великого Октября и 250-летия города Свердловска. В результате план десяти месяцев выполнен к 27 октября, а по некоторым показателям и перевыполнен.

Пилоты сэкономили за этот период 916 тонн горючего.

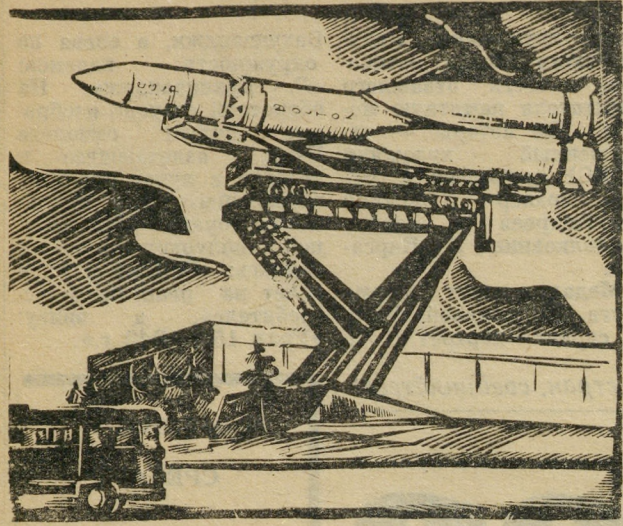
На прошлой неделе подведены итоги соревнования между подразделениями и экипажами. Первое место единогласно присуждено коллективу, где командиром А. В. Никулин.

Лучшим среди экипажей признан коллектив, руководит которым В. А. Прокудин.

Отличных результатов в соревновании добились также экипажи, где командирами А. С. Исаев, А. С. Литвинов и командный экипаж этого предприятия.

По решению совета управления и теркома профсоюза авиаработников коллективу подразделения самолетов ИЛ-18 присуждено первое место в предпраздничном социалистическом соревновании.

ЕСЛИ ВЗЯТЬСЯ СООБЩА



19 ноября вся наша страна торжественно отметила День ракетных войск и артиллерии. Выпестованный всем советским народом, этот род войск стал за последние годы грозным оружием. Сейчас воины ракетных войск и артиллерии стоят на страже Советской Родины. Праздничные салюты гремели в этот день в городах-героях и городе-крепости Бресте.

Коротко

Кольцовцы впереди

Подведены итоги социалистического соревнования комсомольских организаций в честь 250-летия Свердловска.

Среди транспортных предприятий города первое место завоевали комсомольцы Кольцовского авиапредприятия. Авиаторы Уктуса — на третьем месте.

Победители социалистического соревнования занесены в городскую Книгу почета.

Вчера на торжественном собрании комсомольского актива города, посвященном 250-летию нашего города, победителям вручено переходящее Красное знамя.

Р. ТОЛОВ.

Первый самостоятельный

В конце октября первый самостоятельный полет совершил молодой командир самолета ИЛ-18 М. О. Завьялов. Чистого неба ему, больших успехов на голубых трассах.

Кольцово.

На звание лучшего...

Первое место аэропортов МВЛ Уральского управления гражданской авиации занял аэропорт Уржум Кировской области.

Коллективу победителей вручен переходящий вымпел и денежный приз.

Курганцы на севере

Каждый год вылетают на работу за пределы области курганские авиаторы.

Вот и сейчас девять экипажей АН-2 работают в Тарко-Сале и других молодых промышленных городах.

Они обслуживают экспедиции, геологов, доставляют продукты и оборудование, перевозят рыбу, различные грузы для газовиков и нефтяников.

Несколько экипажей ведут совместную работу с экспедицией изыскателей, «прокладывая» трассу канала. Это гидротехническое сооружение повернет северные реки в мелеющее Аральское море и существенно изменит карту Средней Азии.

В. ИНЯКИН, заместитель командира летного подразделения Курганского авиапредприятия.

За плечами Дмитрия Степановича Гриднева тысячи километров голубых дорог. Его трассы пролегли на север и запад, на юг и восток. Полеты были самые разные: трудные и легкие, интересные и рядовые, запомнившиеся навсегда и в жизнь и прошедшие незамеченно. Но всегда пилот ощущал себя частичкой одного из самых важных достижений XX века — частичкой авиации.

Что это — случайность или закономерность, что Дмитрий Степанович стал летчиком, да еще каким! На мой вопрос, что привело его в авиацию, пилот немного смущенно сказал, что все-таки мечта. Мечта о голубом небе, о далеких далях, неизведанных дорогах. И еще потребность проверить свои силы: смогу ли подчинить себе умную, чуткую машину — небесный корабль.

«Все мы вышли из своего детства», — сказал знаменитый летчик и писатель Сент-Экзюпери. А у каждого поколения детство свое, примечательное.

Деревенский паренек закончил в 1947 году школу, но в то лето с набором в ВВС опоздал. С мечтой пришлось на время расстаться. Об этом периоде времени пилот

Состоявшееся недавно кузовое партсоборание АТБ и автохозяйства в Челябинском авиапредприятии убедительно показало, что при желании, руководители этих, несомненно, ведущих служб, могут найти общий язык в работе, что приведет к взаимопониманию двух больших коллективов работников. В этом наглядно убедились коммунисты и АТХ, и АТБ, которые присутствовали на собрании.

Хотелось бы отметить, что слишком частая смена руководителей АТХ в аэропорту Челябинск не лучшим образом сказывается на делах автохозяйства и, в первую очередь, на настрое людей. Это общеизвестный факт, тем не менее коммунисты АТХ пришли на собрание с настроением «обвинять», но не признавать своих производственных упущений. Чем же руководствовались партбюро АТБ, принимая повестку дня о совместном проведении партсоборания?

В первую очередь коммунисты АТБ интересовались, с какими результатами коллектив автохозяйства подошел к зиме, в каком состоянии находится спецавтотранспорт, будет ли обеспечена стабильная работа цехов и участков большого хозяйства авиатехнической базы необходимым перечнем спецавтотранспорта. Этого, к сожалению, присутствующие на собрании не услышали. А итоги работы девяти месяцев этого года говорят о том, что коллектив АТБ вправе потребовать от АТХ более четкого и оперативного обслуживания авиатехники. Вот результаты:

1. Объем технического обслуживания выполнен на 108,5 процента.

2. Экономия фонда заработной платы составила 8,9 тысячи рублей.

3. Производительность труда в приведенных единицах составила 110 процентов. Производственный налет по типам самолетов также выполнен. Но вот с регулярностью дело обстоит далеко не так, как хотелось бы. И зависит это в большой степени от оперативной работы обслуживающих комплексных бригад автохозяйства.

Выступившие коммунисты А. С. Кукарека, М. П. Архипов, Г. И. Андриянов, В. М. Решетов и другие подвергли резкой критике отдельных водителей за безответственное отношение к своим обязанностям. Странная картина складывается в этой службе. Руководителями она укомплектована полностью, а шоферов нет, получается, что у некоторых руководителей и водителей-то некем. Вот и сидит такой руководитель, листая книгу передачи дежурств, а в это время в цехе трудоемких регламентов ломают голову над проблемой, во что слить бензин из бензобаков самолета АН-2 для проверки работы бензодатчиков. Нужно сказать, что и у водителей имеется немало справедливых претензий к работникам АТБ. Например, прибывший спецавтотранспорт не всегда встречается вовремя у самолетов специалисты АТБ, некоторые авиатехники не могут четко подавать необходимые команды. Особое внимание администрации хотелось бы обратить на выступление ветерана аэропорта, водителя-

бригадира Василия Ивановича Федулова.

Сейчас водители объединены в комплексные бригады. Но от того, что произошло их «объединение» и они стали комплексные, ни знаний, ни опыта у водителей не прибавилось, а выполнять такие сложные элементы, как буксировка самолета, обслуживание АПА-35, МП-300 и другую технику должен каждый. Отсюда поломки и самолетов, и автотехники. Вывод: нужно учить людей, а это не делается. И очень не хватает водителей. Многие, «убоявшись» сложности, увольняются. Вот и бегают водители с машинами на машину и не успевают без связи с диспетчером туда, где он нужен. К сожалению, до сих пор не все оборудование на спецавтотранспорте имеет четко обозначенного хозяина, и это приводит к крупным недоразумениям. Например, до сих пор нет хозяина у кабеля и кабельного прицепа спецмашины АПА-35, у окончников для топливозаправщика, у стремянок для заправки самолетов АН-2 и т. д.

Все это говорит о том, что руководителям служб нужно чаще проводить встречи и принимать действенные меры по устранению причин, порождающих безответственность. Сейчас в АТХ создан участок ремонта автотранспорта, руководит им Г. М. Зарубин.

У этого коллектива есть все необходимое для ремонта автотехники. Но вот вышел из строя бензозаправщик Б-70. Две недели выпрашивали у работников ГСМ работники АТБ бензин для выполнения регламентных работ, возили его бочка-

ми и бачками. Наконец работники ГСМ возмутились, «арестовали» всю эту посуду. Поднялся скандал. После вмешательства администрации авиапредприятия бензозаправщик был отремонтирован за четыре часа. Комментарии, как говорится, излишни.

В АТБ разработан метод бездефектного обслуживания СМП. Он не только оправдал себя, но и получил дальнейшее развитие. Так, на участке текущего ремонта самолетов шесть передовиков, ударников коммунистического труда взяли повышенные социалистические обязательства и с честью их выполняют, а в целом по службе АТБ двенадцать человек награждены знаком «Отличник качества». Вот где, на наш взгляд, резервы и роста производительности труда, и его качества, технологической и трудовой дисциплины. К сожалению, мы не услышали от коммунистов АТХ, как у них идет процесс воспитания человека, его моральных и духовных качеств, а в условиях суровых уральских морозов и работы под открытым небом это далеко не праздный вопрос.

Подводя итог, можно констатировать, что проведенное совместное собрание, помимо обоюдной пользы, поставило перед службами и ряд вопросов, решить которые долг и обязанность коммунистов и АТХ и АТБ. В зависимости от этого поставлены и регулярность и безопасность полетов.

Б. БЕЛОДУБРОВСКИЙ, рабкор.

Челябинск.

рассказывает сухо: учился в техникуме, работал на заводе. Лишь через пять лет, в 1952 году, его мечта осуществилась, — Дмитрий стал курсантом Сасовского летного училища.

Сразу же после окончания учебы молодой пилот был направлен в Свердловск, да так и остался навсегда предан- ствам, которым щедро обучает сейчас Дмитрий Степанович своих подопечных.

В СЕВЕРНОМ НЕБЕ

На мой вопрос, где пилоту больше всего нравилось летать и какая из навигаций запомнилась ему больше всего, Дмитрий Степанович, немного

событий в его жизни. 12 апреля 1961 года, в день первого полета Ю. А. Гагарина в космос, летчика приняли в ряды КПСС.

Путь к высокому мастерству

Возвратившись из Салехарда в Свердловск, Д. С. Гриднев продолжает работать в аэропорту Ук-

Найти свою мечту

ным Уралу. В его аэропортах проработал Дмитрий Сергеевич 19 лет и налетал 12580 часов.

Первые наставники

Свою трудовую деятельность начал молодой летчик в аэропорту Уктуса. И ему, если можно так выразиться, повезло. Повезло на наставников, коллектив. Его руководителем стала Анна Григорьевна Широкова, замечательный пилот, командир авиаподразделения АН-2 Уктуса. Эта женщина учила молодых пилотов высокой технике пилотажа, требовательности к себе, настойчивости, упорству в достижении цели, настоящему товариществу. Тем каче-

тис, но его не оставляет мечта о больших воздушных кораблях. И в 1967 году она сбывается. Пилота посылают в Кировоградскую ШВЛП, на курсы командиров АН-24. После окончания ее и до настоящего времени Дмитрий Степанович — член коллектива экипажей самолетов АН-24 аэропорта Кольцово. Недавно закончил курсы командиров на самолет АН-12.

Как инструктору, ему часто приходится иметь дело все с новыми и новыми людьми. Вот уже восемь командиров отправил он в самостоятельные полеты. Эти пилоты работают сейчас в самых разных уголках нашей Родины, но Дмитрий Сте-

панович продолжает внимательно следить за всеми их успехами и неудачами, и если таким приходится случаться, переживает их как свои собственные.

Коллеги по работе относятся к Д. С. Гридневу с большим уважением и еще — с доверием. Поэтому и избирали его председателем совета командиров, а сейчас Дмитрий Степанович — председатель совета общественных инспекторов по безопасности полетов. Как передового коммуниста, его много раз избирали членом партийного бюро авиапредприятия. За отличную работу награждали летчика грамотами, а в связи с 50-летием Аэрофлота — орденом Дружбы народов. Портрет Д. С. Гриднева — на Доске почета лучших людей Октябрьского района.

Л. МИНИНА.

— Надо учитывать особенность нашей работы, — говорит секретарь партийной организации службы РИС Кольцовского авиапредприятия Юрий Андреевич Смирнов. — У нас очень трудно подобрать эквивалент в соревновании. Все работники связаны с очень неоднородными по своему характеру приборами и оборудованием. И главное — качество работы, а не какие-либо количественные показатели. Это исходит из наших основных задач обеспечить радиотехническими средствами полет и посадки самолетов и обеспечить радиосвязь с самолетами и аэропортами страны.

И вот мы — наугад — взяли из толстой папки, где хранятся индивидуальные обязательства работников радиобюро и телеграфа, листок, принадлежащий телеграфисту Мековой Валентине Николаевне. Читаем:

«1. Добиваться качественной обработки радиogramм и своевременной их передачи, систематически повышать свое профессиональное мастерство. 2. Научиться быстро читать перфоленту. 3. Повышать свой технический и культурный уровень. 4. Отработать в подшефном совхозе безвоз-

мездно 7 часов. 5. Не иметь нарушений трудовой производственной дисциплины. Вызываю на соревнование Глебову Любовь Николаевну».

И так почти у каждого, с незначительными вариациями.

Творческий план — каждому инженеру

— Да, неконкретность — большой недостаток наших индивидуальных обязательств, — подтверждает Юрий Андреевич.

Получается, что по существу соревнование из-за этого большого недостатка сведено на нет. Допустим, что прошло определенное время и телеграфисты Мекова и Глебова решили подвести итог: кто победитель? Но как это выяснить? Возьмем первый пункт — добиваться высококачественной обработки радиogramм и своевременной их передачи. Но ведь это прямая обязанность телеграфиста. Плохое качество и несвоевременность могут привести к аварии.

В обязательство обычно включают то, чего надо достичь упорным и творческим трудом.

И дальше — систематически повышать свое профессиональное мастерство. И опять загвоздка — как и чем измерить, что

действительно творческий план инженера-искателя, хотя и не лишенный определенных недостатков — ведь составляется он лишь первый год.

В плане шесть пунктов, и каждый из них — предельно конкретен.

Первая графа — мероприятие, вторая — срок исполнения, третья определяет эффективность запланированного мероприятия. Многие пункты уже выполнены. Например, пятый: «Путем организации более четкого проведения несрочных и регулировочных работ на резервном оборудовании сократить холостой пробег радиооборудования на 100 часов». Это дает экономии в 480 рублей. За десять месяцев уже сэкономлено 370 часов.

Или другой пункт: «Разработать технологию проведения регламентных работ в колонне привода радиомаяка». Срок исполнения май—июнь. Технология разработана. До

Только один из многих старший инженер Валерий Михайлович Соколов имеет личный творческий план на 1973 год. Это глубоко продуманный,

конца этого года повысит классность радиотехник С. А. Мерзляков, записано в плане Соколова, и будет автоматизирован дизель-агрегат аварийной технической остановки из-за отключения сети.

— Такой план нужен каждому инженеру, — считает Валерий Михайлович. — Он организует, дисциплинирует. И если раньше в текучке дел можно было что-то упустить или махнуть рукой, то теперь появилась ответственность.

Коллектив службы радионавигации и связи не на плохом счету в Свердловском авиапредприятии. Только в этом году он дважды завоевывал первое место среди служб своей группы. Это еще раз подтверждает то, что люди здесь умеют хорошо трудиться. Другое дело, что к организации социалистического соревнования среди самих работников здесь подошли формально. А соревнования сегодня невозможно без экономического расчета, строгих критериев, конкретности и плановой дисциплины.

Н. ЛЕПАНДИНА,
студентка
Уральского
госуниверситета.



Прошли собрания

Закончились отчетно-выборные профсоюзные собрания коллектива экипажей самолетов ИЛ-18 аэропорта Кольцово.

На них обсуждались самые злободневные вопросы в жизни авиапредприятия. Много выступлений было посвящено успешному выполнению третьего, решающего года пятилетки, проблеме безопасности полетов.

Прозвучала на собраниях и острая критика в адрес нарушителей трудовой дисциплины. Перед коллективом поставлены конкретные задачи на предстоящий период.

Утвержден новый состав цеховых комитетов и месткома подразделения. В профсоюзные органы избраны лучшие работники, передовики производства. Председателем месткома утвержден штурман Б. Н. Федин.

Л. СЕРГЕЕВА.

Природа требует заботы

Навстречу 50-летию Всероссийского общества охраны природы Свердловский областной совет Всероссийского общества охраны природы и правление Союза журналистов проводят областной конкурс районных, городских и многотиражных газет на лучшее освещение и пропаганду вопросов охраны природы.

Конкурс проводится с целью содействия местным организациям общества в выполнении постановления ЦК КПСС и Совета Министров СССР «Об усилении охраны природы и улучшения использования природных ресурсов», в котором признано необходимым расширить среди населения распространение знаний по охране природы и разъяснение важности рационального использования ее богатств.

В материалах, публикуемых в газетах, должны найти отражение следующие темы: охрана почв, водоемов, охрана и восстановление лесов, защита атмосферного воздуха от загрязнения, охрана животного мира и борьба с браконьерством и т. д.

Конкурс проводится с сентября 1973 года по ноябрь 1974 года. Для победителей его устанавливаются дипломы и премии.



Наставники

У челябинских авиаторов состоялось партийное бюро. На нем утверждались кандидатуры наставников службы бортпроводников.

Наставники избираются из числа лучших работников службы, которые должны быть примером для тех, кто только начал свою работу. Шесть человек, кандидатуры которых утверждены на бюро, будут обучать молодежь, первое время руководить ими в рейсах.

Л. ИВАНОВ.

ГТО

на марше

Сдача норм ГТО проходит в Ижевском авиапредприятии. В ней приняли участие более 230 авиаторов. На сегодняшний день полностью уложились в нормы более 80 человек. Девять из них получили золотой значок ГТО. Сдача норм продолжается.

Т. КОЗЕМАСЛОВА.

Стальные эскадрильи

В Воениздате в серии «Военные мемуары» вышла книга Героя Советского Союза генерал-лейтенанта авиации Л. В. Жолудева. О ней рассказывает Главный маршал авиации дважды Герой Советского Союза А. А. Новиков.

«Стальная эскадрилья»... Ветеранам авиации, воздушным бойцам периода Великой Отечественной войны достаточно прочитать этот заголовок, чтобы в памяти зазвучала популярная в свое время строевая песня авиаторов. В годы войны ее можно было услышать повсюду, где жили, готовились к бою, воевали люди с голубыми петлицами на гимнастерках. В летных и технических училищах, в авиационных гарнизонах, на полевых аэродромах как клятва звучали слова припева:

...За вечный мир

На смертный бой

Летит стальная

эскадрилья.

И, может быть, именно оттого, что песня эта как

бы символизировала готовность воинов всех подразделений ВВС, не щадя жизни, сражаться за свободу и независимость Родины, в событиях, описываемых Героем Советского Союза Леонидом Васильевичем Жолудевым, видится боевой путь не только конкретной 1-й авиаэскадрильи 150-го, а затем 35-го гвардейского бомбардировочного авиационного полка, но и наших Военно-Воздушных Сил в целом.

Автор книги не ставил перед собой задачу нарисовать широкое полотно действий советской авиации в годы Великой Отечественной войны. Нет здесь ни исторических исследований отдельных операций, ни статистических данных. Эта книга написана с позиции летчика, а затем командира. И хотя произведение это биографично, рассказано в нем и о детстве, и о юношеских годах автора, главная его тема — битва с фашизмом, наиболее яркие и запоминающиеся страницы — те, в которых описываются ратные подвиги

авиационных командиров, политработников, стрелков-радистов, техников — товарищей автора по боевому строю.

Читая эти мемуары, мы знакомимся со многими славными крылатыми сыновьями Родины, восхищаемся их беспримерным мужеством, стойкостью, летно-тактическим мастерством. И особенно подробно, уважительно, с поистине сыновней любовью описан командир полка Иван Семенович Полбин. Дважды Герой Советского Союза И. С. Полбин — воспитанник Оренбургского авиационного училища. Я хорошо знал этого талантливого авиационного командира, негнбаемого большевика-ленинца, человека твердой воли, высокой военной культуры и личного обаяния. Это был командир-творец, постоянно ищущий, собранный, целеустремленный. В Иване Семеновиче Полбине органически сочетались глубокие теоретические знания с блестящими летными качествами.

Прославленный мастер снайперских бомбовых ударов дважды Герой Советского Союза Иван Семенович Полбин не дождался победы, но в гвардейской части свято хранились боевые традиции, заложенные ее первым командиром. Думается, что нет необ-



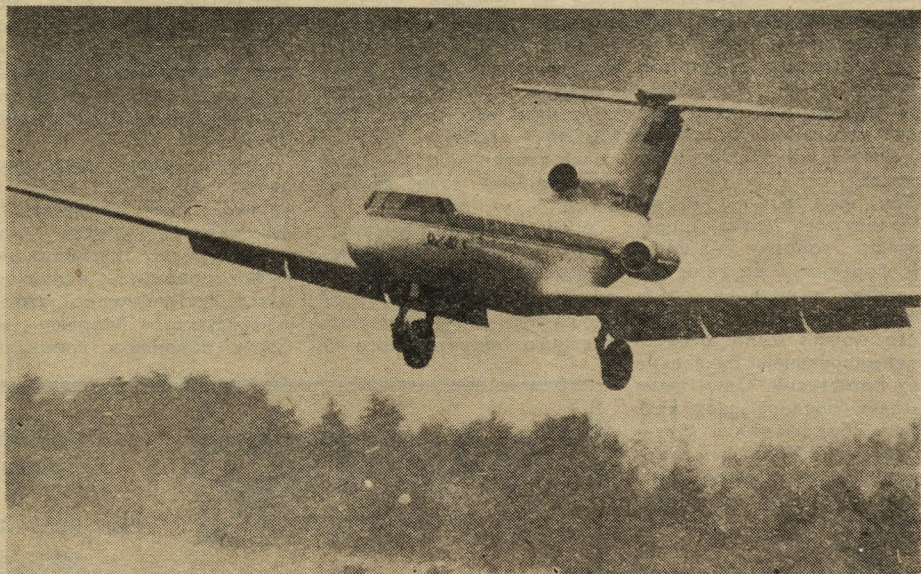
ходимости пересказывать содержание этой книги. В ней немало ярких эпизодов из боевой деятельности нашей авиации в разные периоды Великой Отечественной войны.

Мне хотелось бы подчеркнуть важное воспитательное значение таких мемуаров. Да, это воспоминания ветерана авиации, человека, умудренного жизненным и летным опытом, прошедшего в боевом строю всю Великую Отечественную войну. Но тогда, в суровые годы величайшей в истории человечества битвы, и сам Л. Жолудев, и его товарищи по оружию были еще юношами, недавними рабфаковцами, рабочими. Воспитанные партией в духе преданности идеалам коммунизма, беспредельной любви к Родине и ненависти к ее врагам, они не дрогнули в бою, многие пали смертью храбрых, защищая Отчизну и все человечество от коричневой чумы. Их пример, память об их бессмертных подвигах священный. Рассказать о них — прямой долг ветеранов боев за свободу и независимость нашей великой социалистической Родины.

Летчику о труде и отдыхе

«Резкие снижения с недостаточной активностью двигателя на малую, перегрузки, от которых порой темнеет в глазах, — все это легко переносит физически закаленный летчик... Даже во фронтовой обстановке я старался найти время, чтобы сделать зарядку» — эти слова прославленного воздушного аса трижды Героя Советского Союза И. Н. Кожедуба приводит в своей книге авиационный врач А. Северский.

Автор рассматривает природу утомления и переутомления экипажей в процессе длительного маршрутного полета из-за



Самолет ведет автомат

В аэропорту Борисполь введена в опытную эксплуатацию новая система управления самолетами при посадке. С ее помощью крылатые лайнеры смогут успешно приземляться и в непогоду, при плохой видимости.

Новая система состоит из нескольких радиомаяков и другой аппаратуры. Курсовой радиомаяк посылает навстречу самолету радиосигналы, улавливая которые, бортовая электронная машина может вывести лайнер точно на взлетно-посадочную полосу. Другое радиоустройство, находящееся на летном поле, «прокладывает» под нужным углом трассу снижения самолета.

«Крылья Советов»

Два аэровокзала

Принято решение о строительстве в Москве еще двух новых крупных городских аэровокзалов. Один из них — Восточный — расположится вблизи станции метро «Каширская». Корпус второго поднимется на проспекте Вернадского у станции метро «Юго-Западная».

— Ежегодно московские аэропорты отправляют и принимают более 16 миллионов пассажиров, — сообщает начальник Главного агентства воздушных сообщений Министерства гражданской авиации В. И. Жебрин. — Городскому аэровокзалу на Ленинградском проспекте уже не под силу обслуживать такое количество воздушных путешественников, тем более что в ближайшем будущем это число значительно возрастет.

А. АНДРОШИН.

ПРИБОР ОПРЕДЕЛЯЕТ ГОЛОЛЕД

Прибор, автоматически определяющий наличие гололеда на взлетно-посадочной полосе аэродрома, создал доцент кафедры физики Одесского гидрометеорологического института, кандидат физико-математических наук В. И. Солдатов.

При наступлении опасной ситуации реагирует датчик, смонтированный в бетонную полосу и соединенный с измерительным устройством. Сигнал в тот же момент передается на табло к руководителю полетов. Можно также ввести этот сигнал в универсальную систему оповещения метеорологической обстановки.

Интересно, что страж-автомат бьет тревогу только при образовании наледи и не реагирует на снежную поршу и другие неопасные явления.

«Крылья Советов»

О завершении подготовки к осенне-зимней навигации, сейчас разговор идет во всех авиапредприятиях управления.

Наш корреспондент В. Копнов взял интервью у командира летного коллектива Кировского авиапредприятия В. Н. Глушкова. Это подразделение лучше других в авиапредприятии справилось со своим заданием.

Корр: Каковы особенности подготовки к осенне-зимней навигации вашего коллектива в нынешнем году?

— Эта подготовка для нас ныне прошла несколько необычно. Наши пилоты осваивают новую технику — самолет ЯК-40. Возникли дополнительные вопросы, которые раньше просто не вставали. Например, несколько осложнено руководство летным коллективом из-за разно-

типности техники. И вертолеты, и самолеты требуют уже своего стиля руководства разностью поставленных перед ними задач. Поэтому, пока еще морально, мы начинаем подготавливаться к специализации подразделения. У нас прошел в об-

было. Как всегда, мы руководствовались НПП и приказами МГА. Разве что ход летно-технических конференций записывался на магнитофонную ленту и те, кто отсутствовал, или по какой-то другой причине пропустил это мероприятие, обязан был

сидения партбюро, оформление стендов по ходу работы подготовки к осенне-зимней навигации. Хотелось бы заметить особо, что представители общест-

Наши интервью

Подготовка завершена

щем-то обычный этап подготовки к навигации, тренировки, зачеты, летно-технические конференции. Но конференций было несколько, потому что, как говорилось уже, задач перед подразделением поставлено несколько и решать их должны определенные типы техники.

Корр: Были ли найдены для подготовки к навигации какие-нибудь новые формы работы?

— Особенно новых не

прослушать запись. Без этого мы к полетам не допускали. Но все формы работы, примененные ранее, использовались и ныне.

Корр: Какова была роль общественных организаций в подготовке к осенне-зимней навигации?

— Как обычно, партийная, профсоюзная и комсомольская организации принимали в подготовке самое непосредственное участие. Партсобрания, за-

венных организаций принимали участие в комиссии по смотру-конкурсу по подготовке к осенне-зимней навигации. Это помогло нам поднять работу на высокий уровень.

Корр: Ваши главные достижения в подготовке?

— Главное, то, что мы провели ее в срок, и, как мне кажется, с неплохим качеством. Наш коллектив готов выполнить задачи, поставленные командованием.

В АЭРОФЛОТЕ ПРИКАЗОМ МИНИСТРА ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ Б. П. БУГАЕВА ВВОДИТСЯ НОВАЯ ФОРМА ОДЕЖДЫ И ЗНАКИ РАЗЛИЧИЯ. ВСЕ ОБРАЗЦЫ МУЖСКИХ И ЖЕНСКИХ ПАЛЬТО, КОСТЮМОВ, ПЛАЩЕЙ, КУРТКОСОРОЧЕК, ГОЛОВНЫХ

УБОРОВ — ВПЛОТЬ ДО КОЖАНЫХ СУМОЧЕК СТЮАРДЕСС — СОЗДАНЫ ХУДОЖНИКАМИ И КОНСТРУКТОРАМИ ОБЩЕСОЮЗНОГО ДОМА МОДЕЛЕЙ ОДЕЖДЫ.

Новая форма крылатых

— Мы стремились создать форму, которая бы сочетала элементы, традиционные для Аэрофлота, и в то же время отвечала требованиям моды, была бы современной по своим линиям и силуэту, — рассказывает заме-

ститель начальника управления Министерства гражданской авиации В. Щукин. — Новая одежда разработана с учетом использования современных тканей, она рассчитана на ношение в различное время года.

— Хочу особо отметить, — продолжает В. Щукин, — что новая форма будет обязательна для ношения всеми работниками Аэрофлота, которые связаны с обслуживанием пассажиров, — от кассиров агентств до членов экипажей воздушных кораблей.

Каковы же особенности новой форменной одежды? Основной цвет ткани для верхнего платья сохранен прежний — темно-синий. Введены наплечные знаки различия — золотые, серебряные или голубые галуны с кантами разных цветов, в зависимости от должностной категории работника.

Члены экипажей получат нагрудные знаки с эмблемами летных профессий — пилота, штурмана, бортрадиста и бортинженера, а также с обозначением классности спе-

Говорят...

Один из предпраздничных номеров нашей газеты шел до Ижевска ровно месяц. Слава перевозчикам!

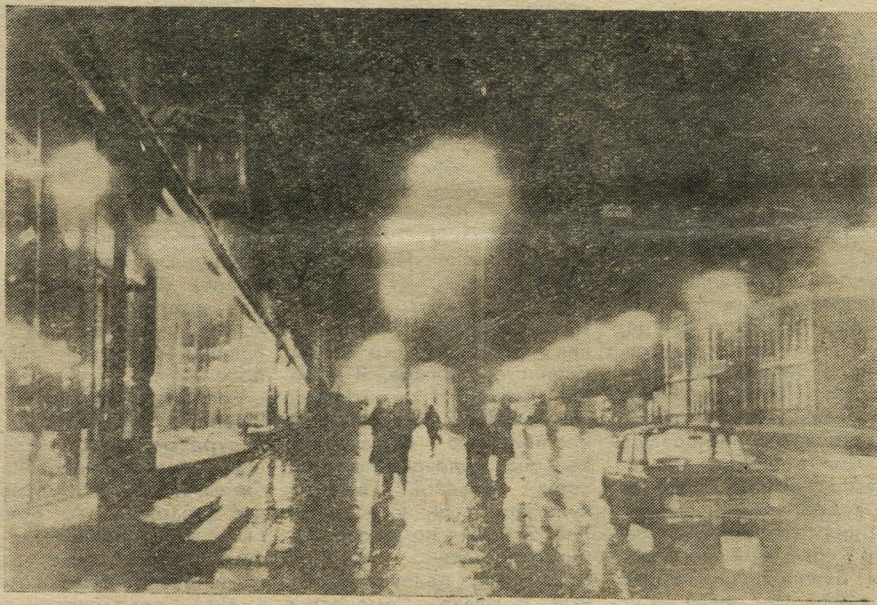
В столовой Уктусского аэропорта несколько дней над входом висел плакат: «Привет участникам». Чего? Обедов? Надо же!

Здесь же, в столовой, говорят, потерялся вахтер — появились очереди. Поговаривают, что скоро появятся ножи и вентиляция.

Рассказывают, что в Кольцово появились взаимоведливые пассажиры. Чего не скажешь о некоторых кассирах...



Город празднует 250-летие



ФЛАГМАН ПЯТОГО ОКЕАНА

В печати уже рассказывалось о необычном самолете «Крокодил», садившемся в 30-е годы на Уктусе. Сегодня хотелось бы вспомнить еще об одном историческом аэроплане, носившем гордое имя «Максим Горький» и тоже имевшем отношение к нашему городу. Кстати, единственный снимок его пока удалось разыскать в старой подшивке «Уральского рабочего».

Эта же газета писала: «Металлурги Урала справедливо говорят — «Максим Горький» строили мы на рубли и копейки, собираемые газетами». Такие слова можно было отнести к свердловчанам буквально всех профессий. Одни наши земляки послали свои трудовые сбережения в Москву на счет «Правды», руководившей созданием агитэскадрильи. Другие выполняли просьбы строителей, связанные с оборудовани-

ем лайнера.

А сотрудник Института физики металлов И. Г. Факидов, участнику ледовой эпопеи на «Челюскине», удалось увидеть полет крылатого гиганта воочию. Это произошло 19 июня 1934 года на Красной площади. У самого Мавзолея храбрых челюскинцев обнимал и приветствовал Алексей Максимович, когда в небе вдруг показался его тезка. Отто Юльевич Шмидт помечтал тогда вслух: «Вот бы нам, полярникам, такие самолеты...»

В самом деле, размеры и мощь АНТ-20 (официальное название), построенного в ознаменование 40-летия литературной деятельности великого пролетарского пи-

сателя, были невиданными, уникальными по тому времени. Самолет, обшитый гофром, весил две с половиной тысячи пудов, имея длину фюзеляжа 33, а размах крыльев 63 метра. Уносили его на высоту до 6000 метров восемь моторов мощностью в 7000 лошадиных сил. И внутри, в салоне, имелось много любопытного.

Оригинальный автопилот занял законное место в кабине, где размещалось одиннадцать членов экипажа. Для перемещения руля поворота использовался дистанционный электромеханизм. Впервые на борту появились специаль-

ная электростанция для создания переменного тока, бортовая АТС на шестнадцать номеров и громководительная установка, символично окрещенная «Голосом с неба».

В первый полет, за два дня до праздничной встречи челюскинцев, самолет стартовал под управлением шиф-пилота Центрального аэрогидродинамического института Михаила Громова. Вскоре были запланированы полеты с пассажирами, почтой, грузом. Но однажды флагман гражданского воздушного флота столкнулся над столицей с сопровождавшим его истребителем.

специалиста. У работников наземных служб на правом рукаве форменной одежды выше локтя крепится нарукавная эмблема со сменными символами — служба перевозок, радионавигация и связь, административно-управленческий аппарат и т. д.

Свой нагрудный знак и символ — буква «С» русского или латинского алфавита вводится для борпроводников внутрисоюзных и международных линий. Для стюардесс, в частности, предусмотрены элегантные односторонние пальто, обычные и брючные костюмы. Модели и фасоны форменной женской одежды могут изменяться в соответствии с требованиями моды. Теперь от изготовителей тканей и швейников зависит переход всех работников Аэрофлота на новую форму одежды в течение 1974 г.

В. БЕЛИКОВ.

Нелепая трагическая случайность не затормозила развитие отечественной авиации. Пресса выступила инициатором сбора средств на целое звено гигантских машин. И свердловчане снова не остались в стороне. Здесь, в аэропорту, лучшие экипажи и бригады стали бороться за право носить имена погибших пилотов. На Уралмаше рабочие рекомендовали своих лучших товарищей в авиацию. Так что у сегодняшних воздушных богатырей ТУ-114 и ИЛ-62 были достойные, легендарные предшественники.

В. ЗАЙЦЕВ.

Свердловск.



г. Свердловск, И-20
Редакция газеты
«Авиатор Урала»
Тел. 295—461.
295—496.

И. о. редактора Ю. ГЕНДЕРТ.

НС 12830. Заказ № 7770.

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