

**НА МАРШЕ -
ЧЕТВЕРТЫЙ,
ОПРЕДЕЛЯЮЩИЙ**

Авиатор УРАЛА

ОРГАН УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ
И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

**СОБЫТИЯ
ФАКТЫ**

Пилот первого класса

Недавно в Кировском авиапредприятии произошло знаменательное событие: командир Ан-24 Д. И. Макаров стал пилотом первого класса.

Д. И. Макаров работает здесь около пятнадцати лет. Он прошел богатую школу летной работы. Был вторым пилотом Ан-2, командиром этого самолета, летал на Ли-2, переучился на Ан-24.

Л. ИВАНОВ.

Зачеты и тренировки пилотов

Подготовка к осенне-зимней навигации продолжается в Курганском авиапредприятии. Проведены теоретические занятия пилотов Ан-2. К осенне-зимней навигации отработано уже более 75 процентов летного состава с этих самолетов.

Приступил к теоретическим занятиям первый поток экипажей Ан-24.

К. ПОПОВ,
секретарь партбюро
летного
подразделения.

В ЭТОМ году на Урале стоит редкая осень. Погода прекрасна своим постоянством — дни солнечны и ясны. Все это благоприятствует авиации. И все же впереди закономерный, традиционный осенний финал — неустойчивые, сложные погодные условия. Опыт работы предприятий гражданской авиации показывает, что период осенне-зимней навигации требует от авиаторов особо тщательной подготовки.

Заранее разработанные планы, предусматривающие техническую учебу всех звеньев, строительство и ремонт помещений, обновление оборудования, утверждаются с тем расчетом, чтобы не оставить никаких пробелов и встретить период осенне-зимней навигации во всеоружии. И все же на деле нередки расхождения с пунктами планов, перенос сроков исполнения, указанных в них.

Предметом разговора на партийном собрании коммунистов наземных служб Пермского авиапредприятия и был вопрос о выполнении намеченного по подготовке к осенне-зимней навигации. Ему предшествовала проверка, проведенная комиссией по подготовке к осенне-зимней навигации. Итоги проверки были приведены в выступлении члена комиссии, заместителя начальника аэропорта по наземным службам А. П. Артемьева. Он начал с того, что отметил неполноту планов по подготовке к ответственному периоду. Во многих из них не были учтены требования Госпознадзора, никак не были отражены вопросы взаимодействия служб. В АХО, АТБ и службе спецавтотранспорта планы не были обсуждены с личным составом — здесь ограничили тем, что просто вывесили их. Далекое не во всех службах задачи подготовки обсуждались на заседаниях партийных групп. Это, естественно, и

сказалось в дальнейшей работе по их выполнению. «Планы подготовки должны быть положены в основу нашей работы, так как фактически нам надо сделать значительно больше, чем предусматривает план», — сказал А. П. Артемьев. Подготовка к осенне-зимней навигации — это не разовая кампания, а планомерный и длительный процесс. Ошибки прошлых лет, опыт работы — все должно быть учтено.

бойную работу светосигнального оборудования и снабдить энергией все объекты аэропорта, особое внимание обратив на надежность электропитания объектов УВД, системы посадки самолетов, составив графики нагрузок работы электроустановок на нормативных и аварийных режимах в зимний период. Как сообщил на собрании старший инженер службы В. И. Ильин, все кабельные сети проверены и отремон-

тованы. Надежность электропитания светотехнических средств высокая.

Многие вопросы за летний период были решены и работниками аэродромной службы. Подготовка шла строго по плану, как сказал начальник службы С. Г. Фокин. Обновлена маркировка аэродрома, очищена дренажно-водосточная сеть, проведена заливка швов в аэродромных покрытиях. Установлены хорошие рабочие контакты со службой спецавтотранспорта. Заметно обогородилась территория аэропорта. Нужно еще раз уточнить

технический график при- осадками. Своевременно сделать укрытие — значит сохранить предприятию десятки тысяч рублей, повысить уровень культуры обслуживания. Многими службами предъявлены претензии к ЦДА, которая зачастую занимается лишь констатацией фактов, не поставив оперативной информации. В частности, тому же отделу перевозок не дается точных сведений о загрузке машин, что снижает процент коммерческой загрузки. ЦДА должна стать координирующим органом, сердцем всей сложной работы служб аэропорта, — такое мнение высказали коммунисты.

Службой ГСМ за период подготовки были отремонтированы вертикальные резервуары, приведены в порядок прирельсовый склад и многие другие объекты. Служба работает ритмично, по вине ее работников не было случаев нарушения регулярности полетов. Коммунисты, профсоюзные организации здесь приняли в подготовке к осенне-зимней навигации самое активное участие. «Болеют» за качественную и своевременную подготовку к осенне-зимнему периоду и работники авиатехнической базы предприятия. На этом участке умело организовано соревнование, которое помогает росту профессиональных навыков и знаний авиатехников, укреплению трудовой и технологической дисциплины.

Р. ТАНИНА.

Пермь.

Встретить во всеоружии

К моменту проверки в службе спецавтотранспорта объем работ был выполнен большой. Отремонтирован, покрашен, введен в строй весь спецавтотранспорт. Улучшены условия труда работников завершающим строительством пристроя. Но слишком затянуто здесь проведение занятий по особенностям эксплуатации спецавтотранспорта в осенне-зимний период, технике безопасности по работам на спецмашинах и изучению правил движения по аэродрому. А между тем, в прошлом году нарушений этих правил, схем подъезда машин к самолетам в гололед было больше чем достаточно, из-за чего предприятие понесло значительные убытки. Эта служба к тому же больше других страдает от недисциплинированности водителей. Указанные факты, если к оценке их не подойти с должной принципиальностью и ответственностью, могут стать потенциальными предпосылками поломок самолетов на земле.

Задача службы СТОП и Э — обеспечить беспере-

леум в коридорах — гамма цветов весьма приятная. Красивый паркет в номерах, современные разнообразные светильники — все детали хорошо продуманы. Стоит только вообразить, что там и тут в удобных и светлых комнатах расставлена мебель, и гостиница покажется обжитой. А пока еще здесь, хотя им остались считанные минуты, хозяйничают строители — отделочники. На третьем этаже натягивает рабочий комбинезон женщина-маляр — надо кое-где еще пройтись кистью. На четвертом, нависывая, монтирует краны в одном из номеров слесарь-сантехник — в коридоре выставлен ящик с его инструментом. А так — тихо, работы закончены. На лестнице догоняет меня немного взволнованный голос: «Уже комиссия приехала?». Время близится к десяти...

Гостиница сдана в срок с оценкой «отлично»

НАКАНУНЕ вечером Ю. И. Гундарев, заместитель командира авиапредприятия по политико-воспитательной работе, смог с точностью сказать мне: «Завтра гостиницу будут принимать». А поутру, чуть опередив комиссию, я отправилась в новый аэропорт Ижевска. Хороша дорога туда — обступают ее с обеих сторон зеленые ели, чью мрачность с лихвой компенсирует щедрое золото кленов и ив. Огромные буквы аэропорта видны издали, гостиница обозначается позднее.

Приехали. Пробираюсь по пыльной дороге к пятиэтажному нарядному зданию. Около него — горит костер: это сжигается последний мусор. А сама гостиница чиста. Блеском едва просохшего лака и краски, сиянием люстр напоминает она большой дом, готовящийся к празднику.

Золотистые стены, двери, отделанные под дерево, неяркого цвета лино-

ются другие здания. Следовательно, территория вокруг нее еще выглядит развороченной. Предстоит все благоустроить. Многие еще предстоит сделать до того момента, когда первые посетители войдут в ее коридоры. Понятно, что гостиница откроется лишь тогда, когда будет полностью готов весь сложный комплекс. Надо ждать. И все же радостно, что совсем скоро аэропорт столицы Удмуртии будет принимать своих гостей не в старой, где печи, умывальники, теснота, а в этой просторной красивой гостинице.

Комиссия прибыла. Пройдены этажи, рассмотрены комнаты взыскательным строгим взглядом. «Отлично» — такую оценку решили поставить работе строителей республиканского треста Жилстрой члены государственной комиссии. И еще один плюс — гостиница сдана в срок.

Г. РАЗУМОВА.
Ижевск.



Отлично трудятся в аэропорту Уктус второй пилот Леонид Демченко и командир звена Вячеслав Пирогов.

У друзей по соревнованию

На победном финише определяющего года

ОРЕНБУРГ. Коллектив Оренбургского предприятия одержал новую трудовую победу: на 18 дней раньше срока завершил выполнение плана девяти месяцев по всем основным и расчетным показателям. Авиароботники Оренбуржья, встав на трудовую вахту в честь Великого Октября, продолжают борьбу за досрочное выполнение плановых заданий и социалистических обязательств четвертого, определяющего года пятилетки, с учетом дополнительно взятого вступительного плана.

ФЛАГ В ИХ ЧЕСТЬ

Перед зданием Казанского авиапредприятия можно увидеть шесть флагов трудовой славы, поднятых в честь лучших коллективов — победителей в социалистическом соревновании. Надписи кратко сообщают, каких показателей добился каждый коллектив, за что удостоен он такой высокой чести.

Один из таких флагов поднят в честь подразделения самолетов Ил-14, где командиром Р. Г. Садыхов.

Добиваться высоких успехов в труде этому коллективу помогает грамотное и оперативное планирование действий экипажей, хорошо налаженный контроль за выполнением всех операций, особенно за коммерческой нагрузкой, а главной — самоотверженная работа всех пилотов. Самолеты этого подразделения обслуживают строительство камского автогиганта в Набережных Челнах, связывают со столицей автономной республики дальние районы Татарии, перевозят пассажиров, доставляя строящиеся и действующие



НА СНИМКЕ: Валерий Егоров, секретарь комитета комсомола Чебоксарского предприятия. Умелым, знающим специалистом зарекомендовал себя инженер лаборатории радиоэлектросветооборудования самолетов Валерий Егоров.

У авиаторов Коми

Валерий — отличный боевой молодежь, организатор всех интересных начинаний в культурной и спортивной жизни предприятия.

Валерий Егоров, секретарь комитета комсомола Чебоксарского предприятия. Умелым, знающим специалистом зарекомендовал себя инженер лаборатории радиоэлектросветооборудования самолетов Валерий Егоров.

Миллионный пассажир

На днях на борт одного из самолетов управления гражданской авиации республики поднимают миллионный пассажир. В прошлом году такого показателя авиаторы добились гораздо позже. Перевезено уже около 60 тысяч тонн различных грузов по местным и союзным авиатрассам, что то-

же больше прошлогоднего. Такой успех достигнут, в основном, за счет повышения производительности труда. По сравнению с этим периодом прошлого года она возросла на одиннадцать процентов. Сверхплановая прибыль приближается к трем миллионам рублей.

Социалистические обязательства успешно выполняются коллективом управления. Однако наиболее высокие результаты добились авиаторы транспортного подразделения Сыктывкарского авиапредприятия. Здесь одним из первых сел за штурвал воздушного лайнера Ту-134 командир экипажа Н. Я. Воеводина. Он отлично выполняет задания, обеспечивая при этом высокую безопасность полетов. От Ашхабада до Норильска, от Магадана до Львова — такова география полетов грузового самолета Ан-12, где командиром экипажа А. И. Решетников. Отлично выполняют полеты и командир транспортного лайнера В. А. Логиннов и другие пилоты подразделения транспортной авиации.

НАДЕЖНОСТЬ

И скорость, дальность и высота полета — вот критерии, которые характеризуют степень совершенства самолета, начиная с самого зарождения авиации.

Поиск наиболее перспективных путей в самолетостроении стимулируется строгостью тактико-технических требований, предъявляемых интересами военного дела, коммерческой заинтересованностью авиакомпаний стремлением обеспечить пассажирам быстроту, безопасность, комфортабельность полета.

Испытание сверхзвуковых лайнеров, создание высокоэкономичных крылатых машин, работа над проектами суперджетов, оснащение самолетов совершенной электронной аппаратурой и принципиально новыми силовыми установками — в этом нынешнее содержание прогресса гражданской и военной авиации.

Каким же представляется сегодня самолет, скажем, 2000 года?

Генеральный конструктор академик А. Н. Туполев в свое время говорил: «К 2000 году будут существовать самолеты, имеющие на борту 1000 пассажиров и летающие на высоте 30 километров со скоростью 10000 километ-

САМОЛЕТ:

ров в час, то есть способные за два часа перенести пассажиров на противоположную точку планеты».

Не пытаюсь охватить все проблемы, связанные с развитием авиации будущего, можно определенно сказать, что тем новым поколениям крылатых машин, которому так много внимания уделяет зарубежная печать, будут самолеты разные и по скоростям, и по размерам, и по техническим характеристикам.

От привычных сегодня крылатых машин, летающих со скоростью 1000 километров в час и берущих на борт 100—200 пассажиров, — до гигантов, способных перенести в стратосфере почти тысячу человек со скоростью до 10000 километров в час; от совершающих полеты на высоте 10—15 километров — до покоряющих высоты 25—100 километров. Но последнее, вероятно, будет под силу лишь так называемым гиперзвуковым самолетам, имеющим скорость в шесть и даже в десять раз превышающую скорость звука.

ВОЗМОЖНОСТЬ введения в эксплуатацию самолета со скоростью полета, соответствующей хотя бы М—6, зависит от того, будут выбрасывать в атмосферу примерно вдвое больше воды на километр полета и вдвое меньше окислов азота. В выхлопных газах не будет триоксида углерода, окиси новоуглерода и твердых частиц. Резко снизятся хлопки и шум, столь характерные для современных реактивных самолетов.

При полете на высотах 30,5—35 километров избыточное давление звуковой волны у земли от транспортного самолета, имеющего скорость М—6, будет вполне допустимым. Гиперзвуковой самолет с полетным весом 227 тонн, вмещающий 300 пассажиров и летающий на расстоянии 7400 километров, по шумности будет удовлетворять международным требованиям.

По мнению обозревателя журнала «Авиэйшн», аэродинамические проблемы создания гиперзвукового транспортного самолета являются менее сложными по сравнению с проблемами разработки конструкции планера и силовой установки.

И хотя в настоящее время нет законченных работ по созданию двигателей, предназначенных одновременно для взлета, разгона

КОНТУРЫ 2000 ГОДА

и гиперзвукового полета со скоростью М—6, создавая комбинированных силовых установок — турбореактивный двигатель в сочетании с прямоточным воздушно-реактивным двигателем — вполне реально.

Преимущества водорода как горючего сводятся к тому, что его теплоотворная способность примерно в три раза выше, чем у обычного горючего, применяемого в современных авиационных двигателях. Кроме того, удельная масса водорода в десять раз меньше. Наконец он обладает хорошей объемной теплопроводностью, что удобно при его размещении на борту самолета.

ИНЫМИ словами, все это показывает, что самолет с силовой установкой, работающей на жидком водороде, будет обладать меньшей нагрузкой на крыло и большей относительной тягой, чем самолет, использующий обычное горючее.

Например, транспортный самолет, способный совершать полеты на 9250

IX пленум теркома УрУ ГА

В Свердловске состоялся пленум теркома авиароботников УрУ ГА. На повестке дня разбиралась задача профсоюзных организаций и хозяйственных руководителей по снижению временной нетрудоспособности, улучшению бытового обслуживания и общественного питания авиароботников Урала.

О созыве XVIII Уральской территориальной конференции профсоюза информировал собравшихся секретарь Уральского теркома авиароботников И. А. Чанов.

Пленум теркома постановил:

Обязать комитеты профсоюза совместно с хозяйственными руководителями, медицинскими работниками предприятий и организациями глубоко проанализировать состояние временной нетрудоспособности, разработать и провести в жизнь мероприятия, направленные на снижение заболеваемости среди авиароботников.

Предложить комитетам профсоюза совместно с хозяйственными руководителями авиароботников и организаций провести пересмотреть частоты работы рабочих столовых, время перерыва на прием пищи в службах и подразделениях, с тем чтобы обеспечить быстрое и качественное обслуживание авиароботников как в дневные, так и в ночную смены. Добиться, чтобы во всех столовых был необходимый ассортимент диетических блюд.

Потребовать от комитетов профсоюза активизировать работу комиссий общественного контроля. Организовать постоянное наблюдение общественности за каждой столовой, буфетом и торговой точкой.

Добиться внедрения прогрессивных форм обслуживания. Осуществлять повседневный контроль за качеством приготовления блюд.

Пленум считает необходимым поставить вопрос перед руководством Уральского УГА о принятии действенных мер по строительству рабочей столовой в Курганском авиапредприятии, расширению столовой в Уктусском, Пермском МВЛ и строительству столовой в Свердловском авиапредприятии, с тем чтобы выполнить постановление Совета Министров СССР от 14 августа 1969 года «О дальнейшем улучшении общественного питания на производственных предприятиях», которым предусмотрено было обеспечить до 1974 года строительство новых и расширение действующих предприятий общественного питания в соответствии с установленными нормативами.

Предложить комитетам профсоюза и хозяйственным руководителям авиароботников и организаций:

- Привести в строгое соответствие с существующими положениями учет авиароботников, нуждающихся в улучшении жилищных условий. Исключить случаи предоставления жилой площади лицам, занимающим жилую площадь больше установленных норм.
- Изучить необходимость и принять меры к организации жилищно-строительных кооперативов из числа рабочих и служащих. Широко использовать этот метод для улучшения жилищных условий авиароботников.
- Постоянно проявлять заботу по созданию лучших условий для рабочих и служащих, проживающих в общежитиях, добиваться строгого соблюдения санитарных правил содержания оборудования и общежитий.
- Оперативнее решать вопросы подготовки необходимой документации на строительство жилых домов, детских дошкольных учреждений и других помещений для размещения предприятий торговли и бытового обслуживания.
- Обязать комитеты профсоюза поднять уровень работы жилищно-бытовых комиссий, организовать при них группы контроля за строительством

жилых домов и объектов бытового назначения. Регулярно обсуждать на заседаниях комитетов профсоюза вопросы выполнения планов, повышения качества жилищного строительства. Повсеместно организовать борьбу за экономно-строительных материалов, рациональное использование машин и строительных механизмов.

Предложить комитетам профсоюза поднять роль профгрупп в борьбе за снижение заболеваемости, улучшение бытового обслуживания и общественного питания авиароботников. Организовать в профгруппах контроль за проведением и прохождением профилактических осмотров, необходи-



ИДУТ ОТЧЕТЫ

В разгаре отчетно-выборная кампания в первичных комсомольских организациях Курганского авиапредприятия. Отчеты и выборы уже прошли в летном подразделении, службе перевозок и радионавигации и связи. Сегодня состоится отчетно-выборное собрание в комсомольском коллективе авиатехнической базы. В обстановке трудового и духовного подъема, вызванного приближающейся 56-й годовщиной со дня рождения Ленинского комсомола, комсомольцы анализируют сделанное, намечают перспективы развития коллективов на будущее.

Идет принципиальный разговор о том, что мешает работать. Ответственный и вдумчивый подход в выборе своих выводов — еще одна черта, отличающая нынешний отчетный период. Выбираются самые достойные, пользующиеся среди своих товарищей высоким доверием авторитетом комсомольцы и коммунисты. Так, комсомольскую организацию в этом году в летном подразделении возглавил коммунист Виктор Иванов, второй пилот самолета Ан-24, чье имя занесено в книгу Почета ЦК ВЛКСМ.

Неблизкое расстояние до города отныне не помеха для жителей поселка.

Среднее образование «на дому»

В поселке Челябинского аэропорта по инициативе комитета комсомола авиапредприятия открылась заочная средняя школа. Первого сентября 70 человек начали заниматься в 8—11 классах. Каждый вторник двери школы гостеприимно раскрываются перед механиками, техниками, шоферами аэропорта, с двух часов дня до восьми вечера педагоги проводят с учащимися занятия и консультации по всем предметам.

Комсомольцы по-прежнему заботятся о школе. Камилла Скомолевская, зав. сектором идеологической работы комитета комсомола, принимала горячее участие в создании школы, а теперь она, студентка-заочница Магнитогорского пединститута, преподает в ней литературу.

А. НИКОЛАЕВ, доктор технических наук. (По материалу зарубежной печати). («Красная звезда»).

В Кировском авиапредприятии подразделение авиации спецприменения (командир В. К. Беломожкин) досрочно, к 1 октября, выполнило годовой план по налету часов на авиаконтрольных. Налетано более 8 тысяч часов.

Авиаторы подразделения приняли встречный план — налетать еще 400 часов к 7 ноября — и уже приступили к его выполнению.

В. СТРИЖОВ, партгрупорг подразделения.

Экипаж самолета Ан-2 из Сыктывкара.

На снимке: 2-ой пилот В. Миков, командир самолета А. Ермолаев.

НОВОСТИ

**За инициативу
и
находчивость**

Большую помощь работникам управления внутренних дел оказали сотрудники Ликинского аэропорта А. П. Отрадных, М. К. Куренева и О. М. Чернова. Благодаря их умелым и решительным действиям был задержан опасный преступник Короткевич. Он проник на борт самолета, но был замечен работниками аэропорта. На борту самолета преступник и был задержан и передан работникам милиции.

За инициативу и находчивость, проявленные при задержании преступника, А. П. Отрадных, М. К. Куренева и О. М. Чернова награждены денежными премиями.

Н. ПАВЛОВ.

**Октябрьский
номер журнала**

Очередной, октябрьский номер журнала «Гражданская авиация» открывается изложением Указа Президиума Верховного Совета СССР о присвоении группе авиаработников почетных званий «Заслуженный пилот СССР», «Заслуженный штурман СССР». В редакционной статье «Слава и гордость Аэрофлота» рассказывается об этом новом отряде заслуженных работников гражданской авиации.

В октябре исполняется 50 лет со дня образования Узбекской, Киргизской, Таджикской и Туркменской ССР. Полувековые юбилеи отмечают и Коммунистические партии этих республик. В журнале публикуются выступления кандидата в члены Политбюро ЦК КПСС, первого секретаря ЦК Компартии Узбекистана Ш. Р. Рашидова, председателя Совета Министров Киргизской ССР А. М. Клычева под общим заголовком «В семье единой».

В подборке материалов «Пилот — профессия рабочая» рассказывается о труде пилотов гражданской авиации. Командиру вертолета МИ-8, секретарю партийной организа-

ции летного коллектива Колпашевского авиаподразделения В. Корсакову посвящен очерк писателя В. Ерашова «Парторг».

«Штабы воспитания» — так называется статья, посвященная началу нового учебного года в системе марксистско-ленинского политического и экономического образования.

В этом году сто курсантов Сасовского летного училища начали постигать тайны летного мастерства на новом самолете ЯК-18Т. Журнал знакомит читателя с конструкцией и летно-техническими данными этой машины. Об особенностях пилотирования самолета ТУ-134А рассказывает заслуженный пилот СССР, кандидат технических наук, начальник Белорусского управления Д. Глуценко.

Читатель найдет в журнале фотоочерк о Кировоградской ШВЛП, информацию о новых книгах, авиационную смесь и другие материалы.

В номере публикуется продолжение повести известного писателя Александра Авдеенко «Татьянино небо», посвященной подвигу бортпроводницы Надежды Курченко.



ПОЕДИНОК.

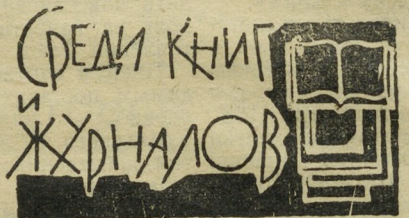
Фото Л. Черных.

МОЛОДОЙ свердловский прозаик Владимир Туболев пришел в литературу из авиации. Имеет высшее штурманское и университетское образование, стаж работы в областной комсомольской печати, — писал недавно в «Правде» критик Ю. Лукин. Называя повесть В. Туболева «Бунт», его журнальные публикации «Чужое небо», «Одиночный полет», «Жара», критик отмечал: «Много говорит о возможностях, о перспективах развития дарования свердловского литератора разнообразие его творческих устремлений, широта диапазона его писательского голоса». Высокая оценка. Правомочность ее подтверждает выпущенная недавно Средне-Уральским издательством

опытом первых месяцев войны, Добруш снят с должности командира эскадрильи. Но, пишет автор, «его личные неприятности, его переживания были пустяком по сравнению с той огромной бедой, которая обрушилась на страну. Чтобы ее уменьшить, он должен был выигрывать бои». И капитан Добруш выигрывал свои бои.

Выиграл он и последний внутренний процесс духов-

Грабаря, погиб бы Тесленко не за понюшку табаку. Да, он считал Грабаря трусом и приспособленцем. Да, он всем своим поведением бросал вызов фашистам. Но Грабарь настойчиво внушал юноше: «...Чтобы жить, нужно много решимости. И большое мужество». Тесленко обрел, наконец, и такую решимость и такое мужество. Этот сложный внутренний процесс духов-



«Необходимо жить»

книга, в которую вошли упоминавшиеся выше повесть В. Туболева «Одиночный полет», давшая название сборнику, и «Чужое небо».

Роднит эти произведения многое — обе повести воскрещают события Великой Отечественной войны, обе они о летчиках. Оба главных героя — белорусы. Этим автор, видимо, отдал дань своим детским впечатлениям. Юные годы его прошли на Могилевщине, причем три самых тяжелых и страшных из них пришлось на период фашистской оккупации. Образ многострадальной Белоруссии, стонущей под гитлеровским сапогом, но не склонившей головы перед захватчиками, то и дело возникает на страницах книги.

Главное достоинство рецензируемых повестей в том, что они воспевают героизм советского человека, поставленного обстоятельствами войны в критическую ситуацию, психологически тонко и убедительно раскрывают истоки рождения и свершения подвига во имя Родины.

Не очень-то удачно сложилась личная и боевая судьба капитана Добруша из «Одиночного полета». Жена бросила его, увезла любимую дочку. За нарушение инструкции ведения воздушного боя, хотя и устаревших, опровергнутых

бой. Выиграл, смертью смерть поправ. Добруш не только нанес точный бомбовой удар по военным объектам Кенигсберга. Ослепший от взрыва зенитного снаряда, полуживой, он с помощью штурмана Назарова дотянул свой израненный самолет до родного аэродрома, спас машину, спас экипаж и лишь тогда упал бездыханный. Этот полет он сделал от начала до конца, сложил по кирпичику, как каменщик складывает здание... — так подчеркивает писатель не только идейно-нравственное, но и творческое начало подвига капитана Добруша. Этот принцип и приносит им обоим победу.

Есть, кстати, в обеих повестях еще два схожих характера — стрелок-радист Сергей Кузнецов и старший сержант Иван Тесленко. Примечательно, в частности, что оба они с Урала.

Ночной полет на Кенигсберг, когда, лишившись связи с экипажем, Кузнецов был вынужден принимать самостоятельные решения, стал для него отличной школой отваги и выдержки. «Война перестала быть приключением, — пишет о нем В. Туболев, — она превратилась в тяжелую, смертельно опасную работу, требующую всех сил, всего умения, всего напряжения».

Труднее давалась эта наука Тесленко. «До сих пор он знал, что хорошо, а что плохо. Между этими понятиями лежала четкая и ясная грань. Сейчас границ не было. Не было меры. Неизвестна цена ни одному поступку», — так воспринял сначала плен Иван. И не окажись рядом умного, твердого, сильного духом

ного созревания Ивана прослежен в повести с большим тактом и достоверностью.

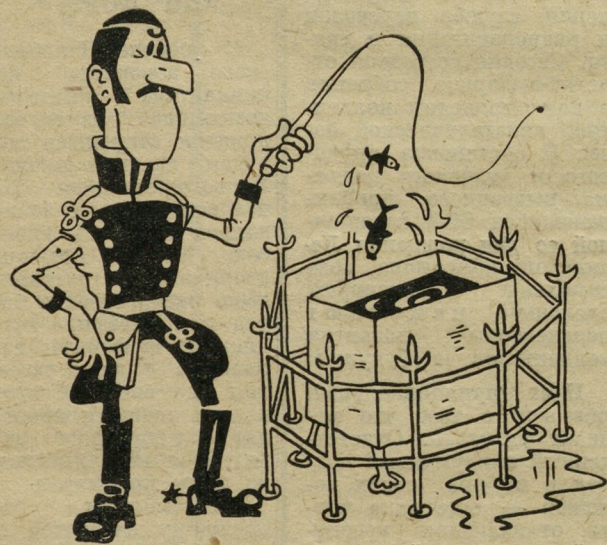
Интересно решен Туболевым и характер штурмана Назарова из «Одиночного полета». Высшим мерилем людских достоинств для него были «способность логически мыслить, трезво оценивать обстановку и добросовестно выполнять свои обязанности». И только в полете с ослепшим, умирающим, но наперекор всему ведущим самолет к цели Добрушем Назаров понял, что есть человеческие ценности, неизмеримо более высокие, чем ему до сих пор представлялось. И тогда он сумел стать глазами командира, слился с ним и машиной в единое целое, помог Добрушу одержать победу. Новая книга В. Туболева уже нашла своих благодарных читателей. А ее автор сейчас в новом полете. Да, в полете — в прямом и переносном смысле этого слова. Он теперь штурман Уральского управления гражданской авиации. В мирном небе Родины ищет писатель сегодня героев своих будущих книг.

Г. КРАСНОВ.

Улыбки художника



Уникальный номер.



Вот это дрессировщик!

Рисунки С. АШМАРИНА.

**Рекорды
стюардессы**

Иболия Герэф, стюардесса венгерской авиакомпании «Малев», установила особый рекорд: пролетела на самолете 6 миллионов километров.

Начиная с первого полета, И. Герэф вела дневник. Его данные свидетельствуют, что она пробыла в общей сложности в воздухе два года, а общая длина совершенных ею перелетов составляет расстояние в семь раз больше, чем от Земли до Луны.

**На шутилой
волне**

— Я ужасно волнуюсь. Жена в такую непогоду пошла в город.
— Ничего, она укроется в каком-нибудь универмаге!
— Потому-то я и волнуюсь...

— А это моя последняя реалистическая картина. Она называется «Штукатуры за работой».

— Но я вижу, что они сидят и курят.
— Так я же сказал, что это реалистическая картина.

Возмущенный дачник обращается к хозяйке дачи:

— Что за безобразия! Ваш пес всю ночь выл у меня под окном.
— Не волнуйтесь, он отоспится днем.



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

Редактор
Ю. ГЕНДЕРТ.

НС 13466. Заказ № 10939.

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

