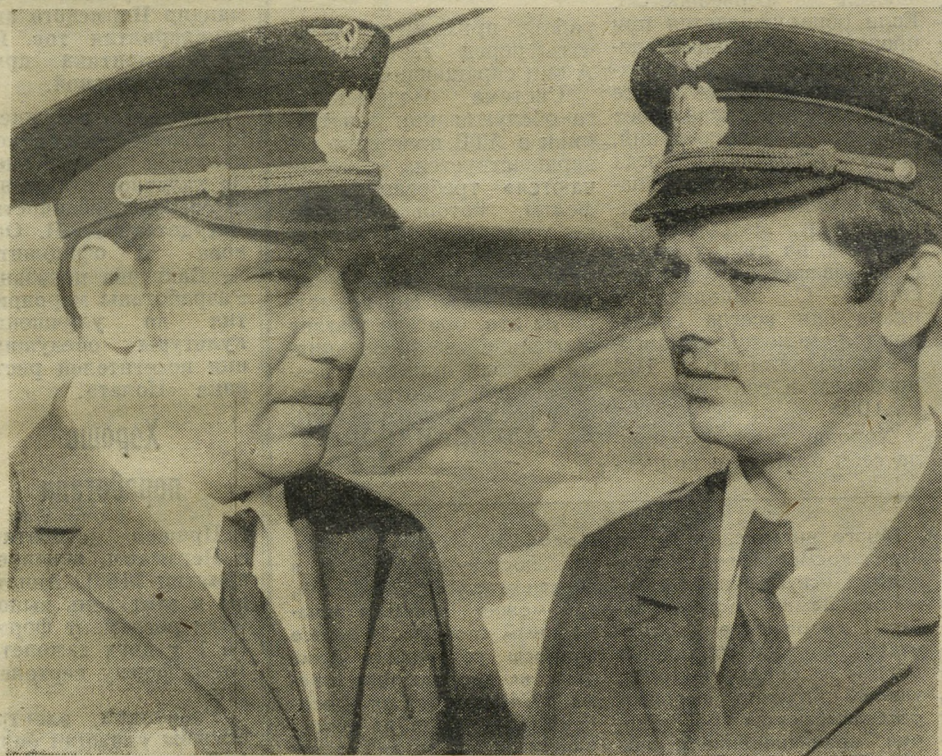


**НА МАРШЕ-  
ЧЕТВЕРТЫЙ,  
ОПРЕДЕЛЯЮЩИЙ**

**Двиатор  
УРАЛА**

ОРГАН УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ  
И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

**С ДУМОЙ О БУДУЩЕМ УРОЖАЕ**



В хозяйствах Свердловской области идет интенсивная подготовка к закладке будущего урожая: вспашка зяби и внесение минеральных удобрений. Посев удобрений самолетами в хозяйствах области практикуется уже несколько лет, но обычно весной и меньше осенью. Так в прошлом году авиаторы Уктуса обработали 1,5 тысячи гектаров. А этой осенью уже обработано 6,5 тысячи га. Работа продолжает-

ся в колхозе имени Свердлова Богдановичского района, в совхозах: «Красногвардейский» Артемовского района, «Краснопольский» Пригородного района. Главный агроном колхоза имени Свердлова Богдановичского района А. А. Нечаев так сказал о преимуществах внесения минеральных удобрений с воздуха: «Самолет — это самая производительная техника, дает равно-

мерность разбрасывания, быстроту внесения, уменьшает число занятых людей и техники». На внесении удобрений заняты наиболее опытные экипажи. Так, в совхозе «Краснопольский» трудится экипаж коммунистического труда командира самолета Ан-2 коммуниста А. В. Барышева. Экипаж одним из первых в летном подразделении досрочно выполнил социальные обязательства



ва по авиационно-химическим работам, обработав за сезон свыше 30 тысяч гектаров. Сейчас А. В. Барышев за счет применения передовых методов обработки сельскохозяйственных культур, повышения производительности полетов ежедневно выполняет производственный план. При плане 54 гектара в час выполняет 56 гектаров с высоким качеством и обеспечением

полной безопасности полетов.

На снимках: 1. Экипаж коммунистического труда — командир самолета А. В. Барышев (слева), второй пилот И. А. Новоселов. 2. Идет загрузка удобрений в самолет Ан-2.

Текст и фото В. ДЕРЕВЯНЧЕНКО.

**Новоселье  
аэропорта**

Наша газета писала о строительстве нового аэропорта в столице Удмуртии Ижевске, следила за всеми основными этапами сооружения комплекса. И вот наступает событие, которого ждали все. 25 октября из нового аэропорта Ижевска отправится в путь первый самолет.

Примерно неделю тому назад государственная комиссия с оценкой «хорошо» приняла пусковой комплекс аэропорта. С 21 октября по сегодняшний день полным ходом шло перебазирование всех основных служб со старого места. Распределены помещения, подано тепло во все службы, завезено горючее, наведен порядок в здании вокзала и вокруг. Работники порта даже завезли чернозем и высадили деревца перед зданием вокзала. Завершается оборудование гостиницы мебелью, этаж за этажом приобретает жилой вид.

Накануне открытия аэропорта состоится генеральная репетиция — отработка действий всех служб для приема и отправки небесных судов тяжелых типов.

Успехов вам, авиаторы Ижевска!

**Главное — безопасность полетов**

**Совет действует**

В летном подразделении Магнитогорского авиапредприятия введен особый журнал. На обложке его надпись — «Журнал общественной инспекции по безопасности полетов». Лежит он на видном месте, и каждый работник любой из служб может ознакомиться с ним. Но в основном он адресован начальникам служб. Результаты рейдов, замечания, выявленные в ходе проверок, оценка состояния безопасности полетов в службе, на оперативных точках — все отражается в его записях. Рядом — колонка с информацией о принятых мерах. Одно время совет общественных инспекторов подвергался критике партийного бюро предприятия за излишнее увлечение актами проверок на имя командира. На их оформление уходило много времени, да и не всегда нужно было апеллировать к командиру предприятия. Журнал стал оптимальным средством

обеспечения гласности проверок состояния безопасности полетов. Кроме него совет регулярно помещает свои материалы на досках «За безопасность полетов», которых в предприятии три, и в оперативных «боевых листках», где в основном — критические замечания, карикатуры на нарушителей безопасности. Хочется подчеркнуть, что вся эта информация свежая, потому что оперативность и хорошая ритмичность — отличительные черты работы совета. Совет действует... За этими словами — профилактические меры: проверки, рейды, осмотры, разборки состояния безопасности полетов в службах. Регулярная методическая работа с 52 общественными ин-

спекторами на базовом предприятии, в портах МВЛ. Контроль за ликвидацией «узких мест» в службах. Совет призван планировать и направлять работу общественных инспекторов. А сфера их деятельности обширна — от проверки оформления предполетной документации до маркировки посадочной полосы. Председатель совета общественных инспекторов Магнитогорского авиапредприятия В. С. Стрембицкий каждый месяц собирает совет. Обсуждаются злободневные проблемы. Например, уже 20 августа здесь шел разговор о подготовке служб к осенне-зимней навигации, о роли общественных инспекторов. В том, что в предприятии резко сократилось число летных про-

исшествий и различного рода поломок, немалая заслуга совета. Когда этот материал будет опубликован, в авиапредприятии уже пройдут новые выборы в совет общественных инспекторов. Но независимо от того, какая часть старого состава останется, в целом работу совета за прошедший период следует помянуть добрым словом. Взыскательные, принципиальные члены совета осуществляли контроль за всеми сторонами жизни предприятия, добивались осуществления необходимых мер по обеспечению безопасности полетов. Одним из самых неблагоприятных участков в авиапредприятии являлась авиатехническая

база. Здесь нередко были случаи, когда самолет, запланированный рейс по вине личного состава задерживался, были многочисленные замены машин перед рейсом. Естественно, это лихорадило работу всего предприятия, а настроение пилотов перед вылетом резко падало. Не раз и не два на совете анализировалось положение дел, заслушивались отчеты руководителей авиатехнической базы по устранению недостатков. Частыми были рейды туда, особенно по проверке материальной части. В результате положение стабилизировалось, задержки сократились. Как никогда успешно, с полным обеспечением безопасности полетов прошли в этом году авиационные работы на по-

лях области. Общественные инспекторы, члены совета, вошедшие в штаб по контролю работы экипажей, постоянно вылетали на оперативные точки с проверками организации летной работы: проверка оформления документации, санитарное состояние машин, наличие углекислых огнетушителей. Участниками проверок были предупреждены случаи приписок летного времени. Особенно безупречной была признана организация работ в Карсе.

В журнале есть записи о проверке санитарного состояния самолетов, подготовленных в рейс, о состоянии складов горюче-смазочных материалов в аэропортах МВЛ, о соблюдении санитарных норм рабочего времени в летном подразделении. Например, было отмечено, что в день проверки, 18 июля, на стоянке са-

[Окончание на стр. 2].



# НА РАБОТУ — ДРУЖНЫЕ

В зеленый вагончик, скромно притулившийся подле других аэродромных строений, быстро вошел румяный от ветра Володя Черепов, бригадир, а вскоре, как по цепочке, потянулась сюда и вся комсомольско-молодежная бригада оперативной смены АТБ Пермского авиапредприятия. Возникла небольшая пауза — самолет АН-24, который они обслуживали, только что отправился в рейс. Можно было поговорить. И то ли всех их, как и Володю красил румянец, подаренный ветром, разгуливающим на поле, то ли настроение в эту смену у ребят было особенное, но они оставили общее впечатление бодрости и даже праздничности. Аккуратные, веселые, дружные — как на подбор. Действительно «подбор» был, но об этом позднее.

Когда мы обратились к бригадире с вопросом, как он и его бригада относятся к системе бездефектного труда, внедренной в АТБ, он ответил: «Нормально. Система себя оправдывает». Из разговора с В. Н. Ярусовым, начальником цеха № 1, которому в свое время при-

шлось больше других заниматься внедрением системы, разработать и изготовить средства наглядности, мы уже знали, что бригада Черепова — одна из самых «благополучных» в АТБ по части дефектов и брака. Несмотря на молодость и, казалось бы, недостаточную опытность, Володя такое положение объясняет просто: «Мы молодые, у нас глаз зорче. Да и в наших же интересах, если какой дефект остался, исправить его самим, без подсказки инженера».

Престиж. Это слово, пожалуй, уместнее всего употребить, рассказывая о бригаде. Не так уж много времени прошло с тех пор, как они — все комсомольцы решили собраться в один коллектив и стали называться комсомольско-молодежным. Два года поначалу было ощущение, подобное тому, какое испытывает артист, впервые вышедший на сцену. Сразу почувствовали ребята, что внимание к ним удвоилось. Особенно со стороны опытных рабочих — как, мол, покажете себя? От этого работалось с напряжением, но вскоре бригада свыклась с повы-

шенной требовательностью к себе. И она даже стала помогать им в работе, внутренне дисциплинировала. Ведь престиж, как говорят, обязывает.

Объединяет их в бригаде не только общая работа, но и дружба, атмосфера товарищества и взаимовыручки. У них у всех разный стаж работы. Сам бригадир Володя Черепов в АТБ уже седьмой год. Старые кадры в бригаде — Игорь Юрьев и Константин Романов, для которых задание бригадира — закон. Хорошо, по совести относится к труду Алексей Матвейченко, работающий всего второй год. Он еще вдобавок и студент, учится на отделении авиадвигателей в Пермском политехническом институте. И каждый делится своим опытом и знаниями с остальными.

У всех есть мечта — уйти на борт, летать. А туда, как известно, берут самых лучших. Ради этого еще так старается бригада. За все время своего существования она работает с отличным качеством. Как главный показатель — отсутствие талонов повторного предъявления, надежность работы — «Система безде-

фектного обслуживания авиатехники хороша и тем, что стимулирует материально, именно за качество, — говорит Володя. — А это заставляет следить за своим профессиональным ростом. В бригаде пока только у меня второй класс, остальные работают по третьему. Но все готовятся, собираются переждать на второй. «На подходе» к этому Константин Романов. Другим, думаю, в хвосте остаться не захочется, да и не дадим».

А вот мнение о бригаде начальника смены Г. Г. Прошина: «Ребята отличаются серьезностью. Если обнаруживается при проверке небольшой дефект или неполнота технического регламента, все требования встречаются без споров и пререканий, сразу устраняют. Тогда как, поскольку при обнаружении дефекта дело касается и материальной стороны, на других участках, бывает, возникают споры. С выполнением плана они всегда справляются, молодцы. В августе выполнили его на 102 процента, в сентябре — на 105».

Хорошо зарекомендовала себя бригада в коллек-

тиве АТБ именно своей дружкой в работе и во всех общественных делах. По словам В. Н. Ярусова, они сами воспитывают себя. За все недостатки в



работе приходится отвечать перед товарищами. А они спрашивают строго. Система бездефектного обслуживания авиатехники в АТБ постоянно совершенствуется, «ужесточаются» требования. Дефекты, которые раньше не относились к влияющим на безопасность полетов, теперь квалифицируются иначе. Но, несмотря на это, бригада шагает вровень с ее требованиями и своим примером бездефектной работы увлекает весь коллектив АТБ. Т. АЛЕКСАНДРОВА, г. Пермь.

По следам

НАШИХ

ВЫСТУПЛЕНИЙ

«НЕУДАВШИЙСЯ

ОБЕД»

В заметке, опубликованной в 38 номере газеты «Авиатор Урала» от 2 октября под заголовком «Неудавшийся обед», критиковалась работа ресторана «Полет» в аэропорту Пермь. Как сообщили нам директор ресторана тов. Чугаева и командир Пермского авиапредприятия тов. Болонин, критика признана правильной.

Заметка обсуждена и проработана в коллективах обеих смен. За халатное отношение к своим обязанностям метрдотель В. Н. Осипова и официантка А. Вахитова наказаны. Разработаны мероприятия по улучшению культуры обслуживания посетителей ресторана «Полет».

Хорошо

поработали

Прошел субботник в Пермском авиапредприятии МВЛ. Авиаторы в этот день выполнили регламент формы № 1 у двух самолетов АН-2, форму вертолета Ми-1.

Работники электрослужбы уложили более 150 метров кабеля. Было разгружено около 35 тысяч штук кирпича.

С. КУЛЯБИН.

## СОБЫТИЯ ФАКТЫ

Они слушают широко раскрыв глаза — еще был Ведь перед ними человек, на груди которого Золотая Звезда Героя Советского Союза под номером один. А. В. Ляпидевский рассказывает ребятам, как сорок лет назад советские летчики в труднейших метеорологических условиях вывозили людей с потерпевшего аварию во льдах Арктики парохода «Челюскин». Во все услышанное они верят с трудом. Уж очень маленькими и беспомощными кажутся им самолеты той поры по сравнению с могучими воздушными кораблями сегодняшнего дня. Но это так, это одна из героических страниц истории нашей Родины. Как и перелет через Северный полюс в США в 1937 году, кото-

рый совершил героический экипаж в составе Чкалова, Байдюкова и Белякова.

Лётчик Г. Ф. Байдюков — частый гость конференц-зала Центрального Дома авиации и космонавтики им. М. В. Фрунзе в Москве, где он рассказывает молодежи о своей работе в авиации,

специалисты советовали, как лучше организовать экспозиции, как важно привлечь к созданию музеев самих ребят. Начальник Дома Герой Советского Союза генерал-майор авиации В. Ф. Башкиров рассказал, какое значение имеют школьные музеи в военно-

Много интересного и в зале космонавтики. Кроме первых искусственных спутников Земли можно увидеть снаряжение космонавтов, а также спрятанные в тубы их обеды, завтраки, ужины. Открыта выставка, рассказывающая об истории возникновения и раз-

Молодежь интересуется, как поступить учиться в авиаспортивный клуб ДОСААФ, где можно заняться авиационным спортом. И на все вопросы сотрудники Дома дают исчерпывающие ответы. 1974 год для них особенный — 6 ноября исполняется 50 лет со дня основания Центрального Дома авиации и космонавтики.

## Небесный дом

о дружбе с В. П. Чкаловым. С одинаковым интересом слушают собравшиеся рассказы ветеранов — участников Великой Отечественной войны, создателей военной авиационной техники, космонавтов. Лекции, встречи, беседы, — это лишь малая часть работы коллектива Дома по пропаганде достижений советской авиации и космонавтики, по военно-патриотическому воспитанию молодежи. Недавно, например, была проведена Всесоюзная конференция представителей школьных музеев авиации и космонавтики и музеев боевой славы. Выступавшие на конференции видные ученые и

патриотическом воспитании школьников. В небольших залах старинного здания на Красноармейской улице столицы собраны и представлены интереснейшие экспонаты. Осматривая модели самолетов — а их здесь несколько сот, вы воочию убеждаетесь, какой путь развития прошла наша авиация от первых двукрылых самолетов, которые в свое время образно называли «летающими этажерками», до современных воздушных кораблей, скорее напоминающих торпеды, чем самолеты. Реактивный же самолет МиГ-15 представлен, как говорится, в натуре.

вития ДОСААФ. Одна из ее экспозиций показывает, каких достижений добились советские спортсмены во всех видах авиационного спорта.

В выставочных залах много молодежи, и кто знает, может, для кого-то из них именно отсюда начинается путь в авиацию, как начался он у ныне заслуженного пилота СССР Н. А. Усанова. Он и теперь здесь частый гость.

Ежедневно почта приносит много писем, в которых — самые разные вопросы: по истории развития авиации и космонавтики.

## Совет действует

[Окончание.

Нач. на 1 стр.]

молетов АН-2 было грязно, в момент проверки не оказалось транспорта для доставки пассажиров на вокзал. От этого страдала культура обслуживания авиапассажиров, репутация порта в целом. Были приняты оперативные меры. А вот и другая запись: «маркировка проезжих частей дорог спецавтоперевозки в плохом состоянии. Требуется немедленно восстановить маркировку». Меры также были приняты, но чем грозило плохое состояние маркировки? Нарушением схемы подъезда к самолету, возможной поломкой его на земле.

Старшие общественные инспекторы отчиты-

вались перед советом о проверке действительного наличия горючего в самолетах, исправности средств, предназначенных для спасения судна. Так, весной было обнаружено, что аварийные кабинки АН-2 после зимы открываются с большим трудом. Пилоты встревожились: «Задержки будут?», «Да», — ответили инспекторы и настояли на своем. Кабинки были приведены в порядок, и только тогда вылеты возобновились. Совсем недавно, когда завершался период подготовки авиапредприятия к работе в осенне-зимних условиях, совет организовал проверку состояния взлетно-посадочных полос, контролировал подготовку пе-

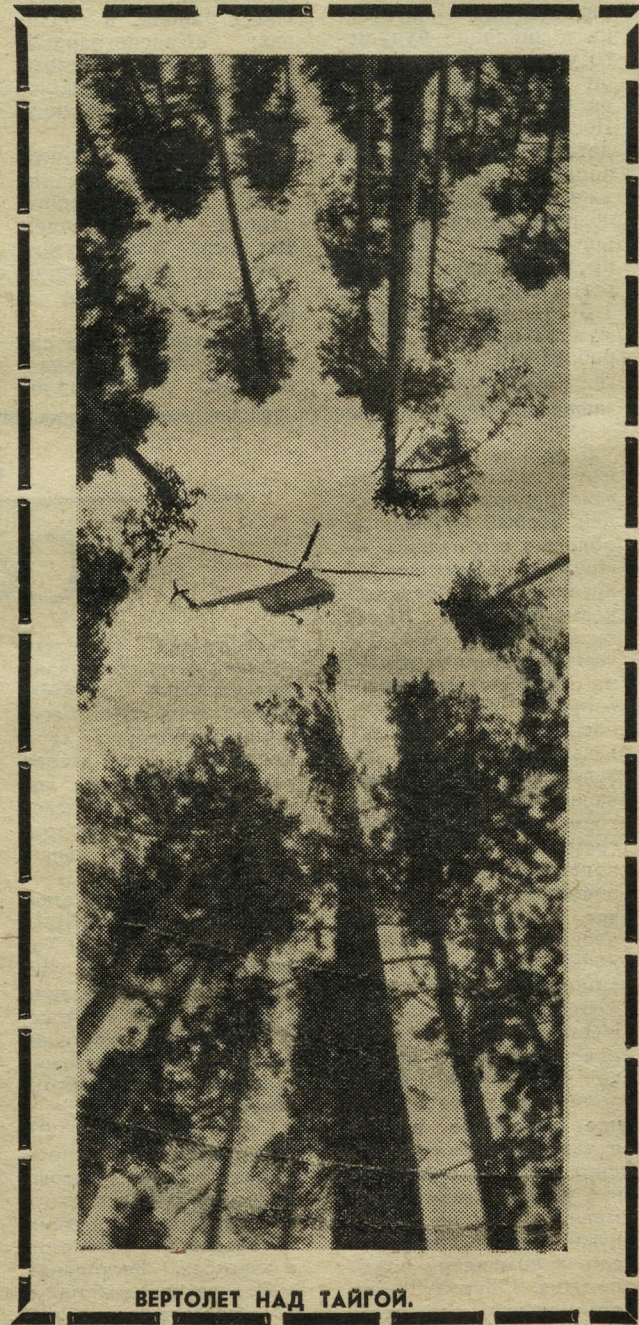
решейка на грунтовой полосе, с тем чтобы самолеты могли садиться на лыжах, заслушал начальников служб авиапредприятия о выполнении планов подготовки.

Активная работа членов совета общественных инспекторов по безопасности полетов Н. К. Шумбуева — диспетчера посадок службы движения, Ю. И. Лукина — заместителя командира авиаподразделения, была отмечена Почетными грамотами и денежными премиями Уральского управления гражданской авиации. Репутация первый год работающего общественным инспектором, члена совета, бригадира грузчиков отдела перевозок Т. А. Поротникова, несмотря на не-

большой срок, очень высока. Естественно, репутация всех общественных инспекторов, членов совета должна быть подкреплена хорошей производительной работой на своих рабочих местах. И когда один из общественных инспекторов сам был «пойман» как нарушитель оформления документации, из состава общественных инспекторов его пришлось вывести. Личный вклад на рабочем месте в дело обеспечения безопасности полетов дает единственное право на осуществление общественного контроля. По такому принципу и строится работа совета общественных инспекторов.

Р. ТАНИНА.

Магнитогорск.



ВЕРТОЛЕТ НАД ТАЙГОЙ.



# Рационализаторы из перевозок

Сигнал поступил тревожный: пропали две пачки газет по 500 экземпляров каждая. Должны были улечься из Кольцова 3 и 12 октября — и как в воду канули. Озадаченный после отпуска заместитель командира авиапредприятия по политико-воспитательной работе А. Н. Кобелев посетовал на ЧП и посоветовал: «Поговорите с Киневым, найдутся!» Но прежде я заглянул на грузовой склад, куда пачки газет привозят из управления на автобусе. Здесь нашли записки отправки под расписку по городкам, о том, что пачки «Авиатора» за эти числа сданы в службу перевозок, дежурным по выписке.

...Озабоченный телефонными звонками заместитель командира авиапредприятия

по перевозкам и коммерческой эксплуатации А. Д. Кинев не проявил ни сдержанного оптимизма, ни взволнованности. Он «отфутболил» меня по-прежнему: «У техников по учету надо узнать. Комната номер...» Хождение от техника к технику никаких результатов не дало. Следов и отметок о поступлении почты в этой комнате обнаружить не удалось.

В дежурке на окнах сиротливо лежали пачки газеты уже за 16 октября (дело было 17 октября) — в Сыктывкар, Ижевск, Пермь. Пачек, которые должны быть отправлены еще 3 и 12-го, разыскать не удалось. Диспетчер и оператор — дежурные по выписке перерыли кучу бумаг в шкафу, но расписок о приеме и отправке газетной почты за эти числа не нашли. Книжки ни-

какой не ведется. Две недели газету ждут и ждут...

Так, А. Д. Киневу и службе перевозок доподлинно не известна тайна исчезновения тысячи экземпляров газет. Может, они лежат где-нибудь, может быть, летают по маршруту туда — обратно, может, скучают на эстакаде в аэропорту назначения. И не мудрено, потому что в документальном хозяйстве «дежурки» сам черт ногу сломит. Все нити по отправке газеты рвутся после грузового склада. Диспетчеры и операторы откладываются расписываться в приемке газеты (один экземпляр должен оставаться и подшиваться в «дежурке»). А однажды работница грузового склада уговорила подарить ей автограф... центровщика. Пач-

ки «перифутболивают» из сме- ны в смену. У экипажей расписок в получении, разумеется, никто не берет...

В редакции ждал еще один сюрприз: из Кургана малораздосто сообщили, что — наконец-то! — получили все газеты — три номера за 3 (три) недели подряд. Вот это, «номер!» Ай да рационализаторы из перевозок! Есть опасение, что дерзновенные новаторы из Кольцова в будущем станут посылать оптом газету сразу за два-три месяца. Держать так дерзаты!

Пусть А. Д. Кинев и работники руководимой им службы воспримут этот маленький фельетон как штрафной удар по неразберихе и разгильдяйству. И если не будут приняты действенные меры, придется, пользуясь футбольной терминологией, назначать одиннадцатиметровый удар. Играть так играть по-крупному, с настоящей спортивной злостью!

Прецеденты подобным случаям были. Уже писалось, что легче почте долететь до Парижа, нежели до Ижевска — туда газета пришла однажды с опозданием на месяц! Был



тогда издан приказ начальника управления, который обязывал навести порядок в доставке газет. Увы! — изменений особых нет. Газета приходит в предприятия с опозданием даже тогда, когда нет никаких типографских задержек. Должен быть наведен четкий порядок (сдал — принял — отправил такого-то числа). И неплохо, минуя промежуточную линию — грузовой склад, доставлять газету (фиксируя поступление в особой книге) сразу из управления в дежурку, прямо к самолетам. Думается, заместитель начальника Уральского управления по перевозкам и коммерческой эксплуатации В. М. Кузнецов согласится с этими предложениями!

Ю. КАРЛОВ.

Кольцово.

## К 30-летию Победы



## К 30-летию Победы

ТЕЛЕГРАММА была лаконичной: «Прилетаю двадцатого».

У бывшего военного летчика Бориса Николаевича Артюхина, человека, повидавшего всякое, вдруг заслезилась глаза, и он радостно крикнул жене:

— Клава, Колька Монетов летит! Понимаешь? Едем в аэропорт.

Друг... Даже это слово не раскрывает в полной мере сути их фронтальной связи: почти четыре года боевые летчики жили одной жизнью, летали в одной паре: Борис — ведущим, Николай — ведомым. А это значит: Монетов стерг своего друга в небе, прикрывая его и машиной и телом. Ведомый всегда больше рискует. Он в любую минуту предупредит товарища об опасности, не даст врагу зайти в хвост и расстрелять машину в упор. А кто прикроет его, ведомого?

Сколько раз предлагали лейтенанту Монетову возглавить двойку самолетов, стать ведущим, но он отказывался:

— Нет, я со своим другом хочу до самого фашистского логова дойти. Нас разве что смерть разлучит.

Но кончилась война, и друзьям все же пришлось расстаться. Николай остался служить в авиации, а Артюхина по состоянию здоровья демобилизовали...

Кем он только ни поработал, до тех пор не успокоился, пока не вернулся в авиацию, теперь в гражданскую. Конечно, для «больших» самолетов он уже не подходил: годы ушли. Но «Яки», «Аннушки», как любовно называют летчики Ан-2, были ему послушны. И на них он налетал еще много тысяч часов. Грудь ветерана украсил значок «За безаварийный полет часов» с цифрой 5000. Сейчас Борис Николаевич — на-

чальник отдела кадров Кировского аэропорта. Николай Монетов, демобилизовавшись в 1959 году, тоже пришел в Аэрофлот, поселился в Тернополе, работает начальником отдела перевозок.

Долго они разыскивали друг друга. Наконец нашли, договорились о встрече. И вот час ее настал...

Оба поначалу молчат, приглядываясь друг к другу. И когда скованность первых минут проходит, начинается неторопливый разговор:

— А помнишь? — Курскую дугу не забыл?

— Сашку Горовца помнишь?

— Еще бы, девять самолетов в одном бою сбил, — откликнулся Монетов. — Читал в «Комсомолке» о его знаменитом бое у хутора Зоринские дворы, слеза прошибла. Какой парнище был!

— Да разве он один? Пилипченко, Петя Буров, Мишустин. А Леня Рубцов чего стоил? Наш Маресьев. Каким чудом он в авиацию попал, до сих пор понять не могу, — подхватывает Артюхин. — Явился в эскадрилью. Вместо глаза — протез. «Где это тебя так угораздило?» — спрашиваю. — «В детстве из рогатки дружок вышиб». — «А как же в авиацию попал? Таких и в стройбат не берут». — «А я одним глазом вижу лучше, чем другой двумя. Правда, помытарили здорово. Поехал в Москву, в наркомат. Посчастливилось к самому Ворошилову попасть на прием. В виде исключения получил направление в летную школу».

Воевал он классно. Но под Ростовом опять не

повезло. Подбил его «ястребок» над Азовским морем. Выбросился с парашютом, опустился на лед лимана. Семь суток полз. Семь суток! Понимаешь? Ноги отморозил: половину ступней отняли. И все-таки снова в часть вернулся. Все смеялся: «Смерть надо мной не властна».

— Погиб, кажется, под Киевом? — спросил Монетов.

— Нет, под Львовом. Мы тогда около Тернополя находились. Перед последним вылетом сфотографировались. — И Артюхин вынул пачку фронтальных фотографий.

Они долго перебирали их, то и дело спрашивая друг друга: «Помнишь?»

...Артюхин на минуту вышел в другую комнату, принес еще целую пачку снимков, документов и среди них свою летную книжку.

— До сих пор как самую дорогую реликвию храню книжечку. Тут все штабными работниками записано и печатями скреплено. Вот и общий итог: совершил 266 боевых вылетов, участвовал в 58 воздушных боях, сбил 16 самолетов лично, 10 в групповых боях, уничтожил 15 автомашин, 2 паровоза, 6 самолетов на земле, взорвал 2 моста.

Я ПРОШУ у него эту книжечку. Долго листаю, вчитываюсь. На глаза вдруг попадает копия наградного листа: «Артюхин Борис Николаевич, гвардии старший лейтенант, заместитель командира эскадрильи 38-го гвардейского истребительного авиационного Краковского ордена Богдана Хмельницкого полка представляется к присвоению звания Героя

Советского Союза».

На двух печатных листах кратко описывался боевой подвиг:

«Тов. Артюхин является отличным летчиком — истребителем, в воздушных боях проявлял высокое мастерство, мужество, отвагу и героизм. Его путь отмечен многими победами, даже в тех случаях, когда противник имел численное преимущество».

Дальше приводилось несколько эпизодов. Вот они:

«5. 7. 1943 г. Артюхин вылетел по тревоге на перехват крупной группы бомбардировщиков «Хе-11», шедших под прикрытием восьми «мессершмиттов». Будучи ведущим пары, он смело атаковал противника и, расстроив его боевой порядок, сбил один бомбардировщик. Затем вступил в бой с двумя «Ме-109», из которых один сбил сам, а другой был сбит его ведомым Монетовым. После этого пара снова атаковала группу «Хе-11», сбил еще один самолет. Продолжая вести воздушный бой, летчик Артюхин вошел во взаимодействие с другими экипажами и уничтожил еще два бомбардировщика. В тот же день эта эскадрилья провела еще один бой с вражеской армией. И снова отличился пара Артюхина! Она сбила один «Ме-109» и два бомбардировщика».

— Помнишь этот бой, Никола? — спрашивает Артюхин Монетова.

— Еще был Начало Курской битвы. Этих дней до конца жизни не забудешь. Страшнее ничего не приходилось видеть. Земля горела. В воздухе с трудом разбираешься: где свои, где чужие? Немцы ходили

большими группами по 120—150—180 бомбардировщиков под прикрытием 20 истребителей. Поработать там пришлось.

ЭТОТ рассказ воскресил в памяти Монетова другой бой.

— Помнишь, пикировал, уходя от «мессеров»? Метров, наверное, пятьдесят до земли оставалось, когда ты самолет выровнял и над лесочком пронесся. Так и думал — врежемся в землю. А немец не выдержал, отвалил примерно в километре от земли. После я этот прием раз десять пытался повторить, но никак не получалось. Нервы не выдерживали.

— Всякое случалось. Думаешь, у меня страха не бывало? — ответил Артюхин. — Подвиг Сашки Горовца всю войну не давал мне покоя. Какой красивый бой! Какая отвага руководила летчиком! «Онкерсов» было около полусотни, «мессеров» штук восемь. А он один! Сражался как лев. Шел в самую гущу. Немцам бить по нему опасно — как бы в своих не попасть. Крутился, пока не подбили. Зато сам девять самолетов в землю вогнал. За себя, за своего ведомого. Хоть верь, хоть не верь, а я завидую такой красивой смерти. Как говорят, умирать так с музыкой.

— Кстати, давай-ка музыку послушаем. Сам-то петь мы не мастаки, но без песни какая жизнь? Мудро поэт сказал: «А песня людям так нужна, как птице крылья для полета».

Артюхин включил радиолу, достал грудку пластинок. Друзья замолчали. Я продолжал листать летную книжечку Артюхина. Вдруг из нее выпала вырезка из ка-

кой-то фронтовой или армейской газеты. На снимке в боевом снаряжении Артюхин, Левитан, Мишустин и Никонов. Под снимком лаконичная подпись: «Они сбили сто вражеских самолетов».

Заметил, что я долго верчу вырезку, Борис Николаевич подсел ко мне:

— Трое из этой четверки Героями Советского Союза стали. На меня наградной лист где-то в штабе затерялся...

МУЗЫКА заставила хозяина о чем-то задуматься. Мол-

чит и Монетов. Я тоже прислушиваясь к песне, еще раз вчитывался в строки наградного листа:

«12 февраля 1944 года, выполняя ответственное боевое задание по разведке наземных войск противника, на обратном пути при подходе к линии фронта, на высоте 600 метров они заметили четыре «ФВ-190». Советские летчики смело атаковали численно превосходящего противника, который, не приняв боя, в беспорядке сбросил бомбы на свои же боевые позиции. Тов. Артюхин догнал один из истребителей и сбил его. Наблюдавшие бой наземные войска салютовали ракетами в честь победителей».

...Время изменило этих людей. Легли около глаз морщинки, посеребрила виски седина, немного погурузел Монетов, сменил костюм на гражданский. Артюхин пока предпочитает летную форму. Бережно хранят они свои награды. У Б. Н. Артюхина четыре ордена Красного Знамени и орден Красной Звезды. У Н. А. Монетова пять орденов Красного Знамени.

М. КОЛОТОВ.

Киров.



Заслуженный изобретатель РСФСР полковник-инженер Г. М. Можаровский большую часть своей жизни занимался вооружением самолетов. Недавно Воениздат в серии «Военные мемуары» выпустил книгу Г. М. Можаровского «Пока бьется сердце». В ней автор рассказал о том, как он со своими друзьями создавал некоторые изобретения, сделана попытка проанализировать этот сложный процесс.

Воронежский политехнический институт, а свободное время проводил в обществе энтузиастов воздушного флота. После закрытия этого учебного заведения, он поступил в Московскую академию воздушного флота имени профессора Н. Е. Жуковского. Окончив ее, зани-

увлекателен труд изобретателя. Много препятствий подстерегает его на пути. Зато какое счастье переживает он, когда его мечты, мысли и расчеты претворяются в реально зримую, осязаемую модель или образец. Эту огромную радость, удовлетворение и даже какое-то

## Пока бьется сердце

Еще в юности, участь в реальном училище, Можаровский решил, что будет пилотом или, в крайнем случае, конструктором аэропланов. Через некоторое время он поступил в

малясь созданием вооружения для наших самолетов.

С 1948 года Можаровский продолжал заниматься научно-исследовательской работой в одном из институтов. Он пишет: «Сложен, но бесконечно

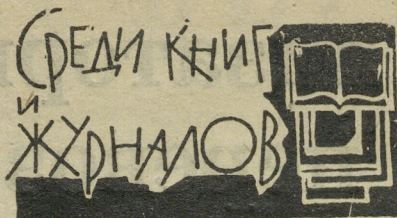
облегчение можно сравнить разве только с радостью художника, положившего последний мазок на своем полотне, с радостью композитора, наконец добившегося, чтобы разрозненные мелодии зазвучали в унисон.

В моем представлении изобретатель — это человек, который посвящает техническому творчеству всю свою жизнь, все помыслы и стремления. Он работает, «пока бьется сердце». Интересны впечатления автора о встре-

чах с С. П. Королевым, С. А. Лавочкиным, А. Н. Туполевым и другими замечательными конструкторами, имена которых известны всему миру.

Ф. КРАВЦОВ.

Ижевск.



### ПСИХОЛОГИЧЕСКИЙ ПРАКТИКУМ

В последнее время журналы стали публиковать «Психологический практикум». Это задачи на сообразительность так называются. Ну, там Ваня знаком с Олей, а Таня с Петей. Спрашивается: когда поженятся Лариса и Сережа! Так интересно бывает — вроде ответ лежит на поверхности, а подумавешь эдак, поразмыслишь — какие глубины психологии раскрываются, какие мысли!

Я вот тоже решил такую задачу придумать. Вот только тему не мог найти. Но ведь жизнь — она мудрая. И вот мне представился случай увидеть практическое воплощение этой задачи в Кольцово. Ведь вроде все просто, а не решается. Окна комнаты, где расположена группа транзита, смотрят на шестую стоянку. Если самолет вырывается на нее, то рев двигателей совершенно заглушает голос работника этой группы. Пассажиру надо все объяснить либо знаком, либо криком. Что делать? Раньше группа транзита располагалась в той комнате, где ныне парикмахерская. А парикмахерская — там, где сейчас группа транзита. И ничего — у стригущихся и бредущихся волосы от шума не завивались. Вот, кажется, ответ лежит на поверхности — надо сделать так, как было раньше. Но ведь никто не знает, какие мысли у руководителей аэропорта по этому поводу. Так что психологическая задача на практике пока что не решена. И неизвестно, уважают ли в Кольцово пассажиров и своих работников?

В. КОПНОВ.

### Утверждены наставники

Состоялось заседание партийного бюро в Пермском авиапредприятии МВЛ. На нем создан совет наставников.

Утверждены наставниками опытные авиаторы, закрепленные за молодыми командирами и вторыми пилотами, самолетов, авиатехниками.

В. МЯЛОВ.

Пермь.

### ВОЗДУШНЫЕ ТУРИСТЫ

В Свердловске состоялась конференция областного совета по туризму, где обсуждались задачи этой организации по улучшению экскурсионного обслуживания.

С докладом выступил Ф. П. Карлагин — председатель областного совета по туризму. Он рассказал о работе авиаторов по обслуживанию экскурсий. В будущем году намечено провести

более 770 рейсов-путешествий.

Л. ИВАНОВ.



### Габровские уловки

...У одного габровца испортился телевизор — изображение есть, а звука нет.

— Жена, сходи к соседу, пусть он вклю-

чит свой телевизор громче.

Х Х Х

... — Папа, я выбивал ковер и нашел одну монетку. Что теперь делать?

— Продолжай выбивать!

(«София-пресс» — АПН).

### Твой друг — песня Крылатая вахта

Музыка А. ШЕМРЯКОВА.

Слова Ю. ПОСПЕЛОВА

День и ночь гул моторов слышен. Мне пора, ты меня прости. Над землей — в облаках и выше Пролегают мои пути.

ПРИПЕВ:

Понимаешь, сердце в небо просится —

Этот взлет, наверно, очень важен.

В высоту заветную уносятся

Экипажи, экипажи, экипажи.

2 раза.

Я полсвета пройду — не ахну, Только крепче сожму штурвал, Ведь крылатую эту вахту, Как присягу, я принимал.

ПРИПЕВ.

В непогоду, в жару, в морозы, Покидая родимый кров, На прощанье дарю я розу — Голубую розу ветров.

ПРИПЕВ.

### Из самолета... в самолет

Представьте: транзитный пассажир в промежуточном аэропорту сходит по трапу и отправляется... не билет регистрировать, а прямо на посадку. Такой порядок существует на линиях, которые связывают аэропорты Татарии и Казани с другими городами страны. За 30—45 минут перелета стюардессы успевают справиться у пас-

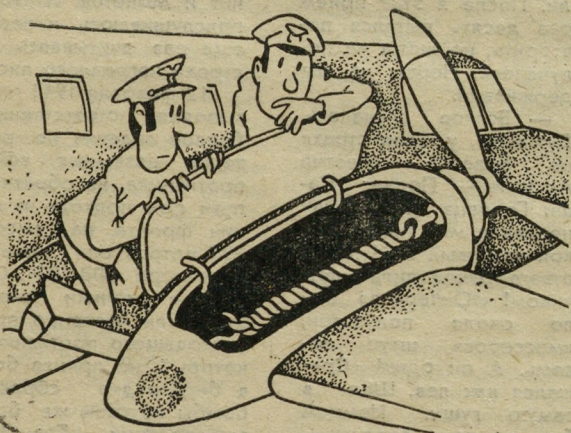
сажиров, кто куда летит дальше, навести по радию необходимые справки и зарегистрировать билет для продолжения полета. Стюардессам, конечно, забот прибавилось.

Казанские авиаторы намного упростили и ускорили наземные «процедуры», стараются вы-

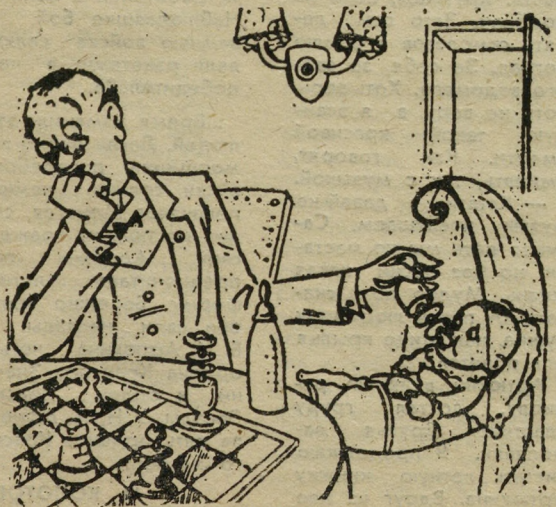
полнять их скорее, лучше, аккуратнее. Это позволило приглашать улетающих в аэропорт не за час, как было прежде, а за 30 минут до вылета. Если считать, что ныне казанские авиаторы перевезли миллион пассажиров, то экономия времени составит 500 тысяч человеко-часов. Хорошо!

М. ЗАРИПОВ.

### Улыбки художника



Вот это движок!



К сожалению, случаи, порождающие честь авиатора, еще встречаются, и о них приходится писать. Дисциплина в Аэрофлоте строгая, требования высокие, ведь авиатор отвечает за жизнь десятков людей. Кто не помнит случаев высокого

героизма и летного мастерства экипажей, когда складывались ситуации, из которых, кажется, нет выхода: но воля и знание делали летчика победителем. Он садился на одно шасси, и с выключенными двигателями. Честь и хвала им, сумевшим победить в единоборстве со страхом и опасностью.

Те, о ком пойдет сегодня разговор, относятся к другой категории людей. Они думают прежде всего о себе. Честь мундира беспокоит их только потому, что,

потеряв этот самый мундир, они лишаются хорошего заработка. Вот почему так дисциплинированы и подтянуты они на глазах у начальства, но когда опасность вдалеке, почему бы не урвать себе немного. Так стал известен случай, когда командир ИЛ-14 Шевелев провел в багажный отсек четырех пассажиров

и спрятал их там (конечно, не бескорыстно). И только благодаря бдительности работников аэропорта Ашхабад самолет не вылетел в Керки с этими неизвестны-

ми людьми. Бывший командир Шевелев и ранее наказывался за провоз «зайцев». Но то ли наказание было не очень строгим, то ли пилот потерял чувство бдительности, — он повторил проступок. В результате Шевелев с летной работы снят. Двенадцать безбилетных пассажиров в корыстных

целях провез из Бекдаша в Красноводск бывший командир ЛИ-2 Янчук. Со всех двенадцати он собрал в деньги. По десять рублей с че-

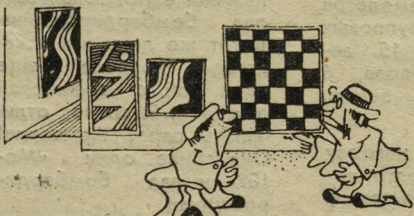
тырех пассажиров за провоз от Шевченко до Грозного взял командир самолета Краснодарского авиапредприятия Терещенко.

Все эти нарушения делаю люди, которые хорошо знают, что провозить безбилетных пассажиров запрещено, а в некоторых случаях уголовно наказуемо. Видимо, в этом вопросе руководителям авиаподразделений нужно постоянно проводить воспитательную работу с летно-подъемным составом, более тщательно подбирать людей на командирские должности, ибо командир, потерявший бдительность, своей должности не соответствует.

Р. АДАМОВА.

### Авиатор, будь бдителен!

## НА БОРТУ — «ЗАЙЦЫ»!



В дни шахматных баталий.

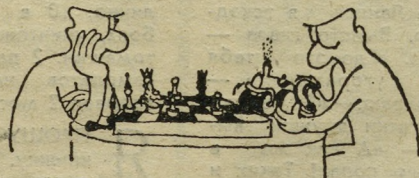


Рис. Сорокина.



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

Редактор  
Ю. ГЕНДЕРТ.

НС 13508. Заказ № 11178.

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