

СЛАВА РОДИНЕ ВЕЛИКОГО ОКТЯБРЯ!

XXV СЪЕЗДУ
КПСС—
ДОСТОЙНУЮ
ВСТРЕЧУ

Авиатор УРАЛА

Пролетарии всех стран, соединитесь!

№ 41 (2006).

СРЕДА,

5

НОЯБРЯ

1975 г.

ГОД ИЗДАНИЯ

XXXIV

Цена 2 коп.

ОРГАН УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ
И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

С праздником, товарищи!

Сердечно поздравляем коллектив авиарботников Уральского управления с праздником 58-й годовщины Великого Октября.

Желаем новых трудовых успехов в вы-

полнении социалистических обязательств завершающего года пятилетки и достойной встречи XXV съезда КПСС, здоровья и счастья в личной жизни.

УТКИН

СЫСОЛЯТИН.

НОВОСТИ

Посвящается
съезду

В КАНУН ПРАЗДНИКА НА ИМЯ НАЧАЛЬНИКА УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ ПОСТУПИЛО ДОНЕСЕНИЕ ОТ КОЛЛЕКТИВА СВЕРДЛОВСКОГО ЛЕТНОГО ПОДРАЗДЕЛЕНИЯ САМОЛЕТОВ ИЛ-18 и ТУ-154.

В НЕМ, В ЧАСТНОСТИ, ГОВОРИТСЯ: «РАПОРТУЕМ КОМАНДОВАНИЮ УПРАВЛЕНИЯ О ВЫПОЛНЕНИИ ЗАДАНИЙ ДЕВЯТОЙ ПЯТИЛЕТКИ ПО ВСЕМ ПОКАЗАТЕЛЯМ 31 ОКТЯБРЯ 1975 ГОДА.

ДО КОНЦА ГОДА СВЕРХ ПЛАНА БУДЕТ ОБЕСПЕЧЕНО 41 700 000 ТКМ. СВОЮ ТРУДОВУЮ ПОВЕДУ ПОСВЯЩАЕМ ПРЕДСТОЯЩЕМУ XXV СЪЕЗДУ КПСС».

«...надо принести на съезд продуманный и внимательно, общим трудом, общими усилиями всех членов партии переработанный практический опыт хозяйственного строительства».

В. И. ЛЕНИН.



Вручение награды

В сентябре товарищи по заводу с радостью узнали, что Указом Президиума Верховного Совета СССР за достижение высоких показателей в выполнении плановых заданий орденом Трудового Красного Знамени награжден старший мастер завода № 404 гражданской авиации В. С. Питиримов. Накануне праздника, 6 ноября, в коллективе завода состоялось торжественное вручение высокой правительственной награды передовику производства.

Колонна будет нарядной

Активно заняты в эти дни оформлением праздничной колонны авиаторы Кургана. Готовы яркие транспаранты, лозунги, плакаты. Тема борьбы за мир и международное сотрудничество.

во в колонне будет ведущей. Изготовлен большой транспарант «Серп и молот» и вращающийся макет земного шара, над которым будут крепиться состыкованные «Союз» и «Аполлон».

В небе Казахстана

Среди учебных заданий Аэрофлота пополнение: 29 октября открылось Актюбинское высшее летное училище (АВЛУ). В День рождения комсомола на торжественном построении преподавателей и курсантов состоялось вручение училищу Красного знамени.

Программа подготовки специалистов здесь аналогична программе технического вуза. Однако выпускники АВЛУ получают также знания по организации летной рабо-

ты, научному управлению производством, приобретут навыки использования вычислительной техники.

Инженеры-пилоты с дипломами Актюбинского училища получают право летать в составе экипажей реактивных пассажирских самолетов. Для этого предусмотрена большая и разносторонняя практика на летных учебных Як-18Т и пайнерах местных линий Як-40.

В. БЕЛИКОВ.

Чтобы за труд уважали

Два года назад пришел на завод 404 гражданской авиации молодой инженер-технолог Николай Инчаков. Он быстро освоился здесь, сдружился с молодежью, которой на заводе работает очень много. Николаю доверили быть ее комсомольским вожаком. Радостное событие произошло за этот отрезок времени и в личной жизни Инчакова, оно тоже связано с заводом. Здесь он приметил девушку, которая вместе с ним училась в Куйбышевском

авиационном институте и, как и он, приехала на завод по распределению. Вскоре Николай назвал Валю своей женой. Сейчас семья Инчаковых ждет первенца.

Летели дни. Упорно овладевал Николай навыками «арачевателя вертолетов», учился быть организатором производства. Стал кандидатом в члены КПСС.

И вот — новая мера ответственности, теперь уже не только за свой труд. Он — инженер цеха. Прибавилось забот,

шире стал взгляд молодого специалиста на производственный процесс, острее воспринимаются все рабочие проблемы. Это — его завод, и чувство хозяина не позволяет отнестись к недостаткам из нем безразлично или скептически. Он верит в свои силы.

Сейчас Николай исполняет обязанности ушедшего в отпуск начальника цеха. Успешно исполняет.

Производство в нем и план октября коллектив цеха выполнил на день

раньше срока.

Николаю Инчакову — 25 лет. Он и его жена Валя — представители послевоенного поколения советских людей. Заполняя анкеты, в графе «дата рождения» Валя с гордостью пишет: 9 мая.

Как относится молодой специалист к ответственности, что ему дорого в работе, какими, на его взгляд, должны быть отношения между людьми в коллективе — обо всем этом пойдет речь. (Окончание на 2 стр.).



Пусть крепнет и процветает наша великая Родина—Союз Советских Социалистических Республик!

Под знаменем марксизма-ленинизма, под руководством Коммунистической партии вперед к победе коммунизма!





Праздничная
мозаика

Новые
имена
в книге
Почета

Накануне праздника по решению комитета профсоюза и командования Кировского авиапредприятия 12 авиаторов получают Почетные грамоты и денежные премии за многолетний труд и безупречный труд, авиарботников, отмеченных правительственными наградами и награжденных знаком «Отличник Аэрофлота» — всего 26 человек — будут занесены в книгу Почета предприятия. В их числе: дежурный штурман А. Ф. Задорожный, авиатехник Д. М. Столбов, командир корабля В. Ф. Опарин, награжденный летом нынешнего года орденом Трудовой Славы III степени.

Знак
победителя —
комсомольскому
секретарю

Завтра на торжественном праздничном собрании в Магнитогорском авиапредприятии в числе передовиков других служб заправщице самолетов Розе Хамзиной и технику-лаборанту секретарю комсомольской организации службы ГСМ Фикрату Кадырову будут вручены нагрудные знаки «Победитель социалистического соревнования 1975 года». Молодые передовики внесли свой вклад в выполнение службой плана по отгрузке ГСМ, активно участвуют в общественной жизни.

Пятилетний план — досрочно

НА КАЛЕНДАРЕ — последние месяцы пятилетки. Соревнование за ее успешное выполнение достигло наиболее напряженной, завершающей стадии. В ответ на постановление ЦК нашей партии «О социалистическом соревновании за достойную встречу XXV съезда КПСС» летный состав Свердловского авиапредприятия решил ударной работой досрочно выполнить задания девятой пятилетки, обеспечить при этом безопасность полетов и высокую культуру обслуживания пассажиров в полете.

Командование летного подразделения совместно с общественными организациями провело большую организаторскую работу, направленную на то, чтобы коллектив взял повышенные социалистические обязательства и встречный план на 1975 год. Обязательства и встречный план были составлены таким образом, чтобы каждый работник был максимально задействован в их выполнении. Каждый экипаж знал, какие задачи стоят перед ним на предстоящий месяц. Партийный комитет и профсоюзная организация взяли под повседневный контроль выполнение плана и обязательств каждым летным коллективом, каждым экипажем. На своих заседаниях регулярно заслушивали руководителей летного подразделения, коллективов и экипажей.

Большое внимание было уделено производительности полетов. Этот вопрос находился в центре внимания на всех разборах и собраниях. Благодаря этому экипажи летного подразделения достигли самой высокой производительности полетов по отношению к другим годам девятой пятилетки. Так, например, в мае производительность полетов была 5919 ткм в час против 5616 по плану, в июле — рекордная производительность полетов 6083 ткм в час, в октябре за двадцать шесть дней налетано сверх плана 1 миллион 452 тысячи ткм, что дало возможность выполнить план на три дня раньше срока. В нашем коллективе

особенно широко развертывается социалистическое соревнование к знаменательным датам. В честь Дня Победы было организовано соревнование за право выполнить «рейс Победы» 9 мая. В этом соревновании приняли участие 45 экипажей, 12 из них завоевали это почетное право. Среди них экипажи, где командирами Г. Н. Крупеня, Н. Е. Доценко, Н. И. Ворожев, Э. Г. Харченко, А. Г. Харитонов и другие.

С ВЫХОДОМ в свет постановления ЦК КПСС о созыве XXV съезда КПСС наш коллектив, изучив свои возможности и резервы, взял дополнительные обязательства: в честь XXV съезда КПСС выполнить задания девятой пятилетки к празднику 58-й годовщины Великого Октября. За счет перевыполнения плана пятилетки налетать 40 миллионов ткм, увеличить производительность полетов против плана на 2 процента. Эти обязательства выполнены.

Командованием совместно с общественными организациями было развернуто соревнование среди коллективов и экипажей за право называться именем XXV съезда КПСС. В это соревнование включились все коллективы и 60 процентов экипажей...

В работе коллектива были и трудности, которые включались в том, что наряду с производственной деятельностью проводилась большая работа по освоению новой материальной части — самолета Ту-154, по вводу в строй экипажей для полетов на самолетах Ту-154 и Ил-18. Трудность состояла и в том, что планирование налета часов на протяжении всего года корректировалось управлением: за 10 месяцев этого года нашему коллективу

было добавлено 1200 часов налета.

О РГАНИЗАТОР С К А Я работа способствовала тому, что летное подразделение к 1 ноября рапортовало командованию о том, что задания девятой



пятилетки выполнены по всем показателям.

В этой трудовой победе — самоотверженная работа коллективов под командованием А. В. Никулина, С. И. Тертыхного, наших передо-

вых экипажей, где командирами Г. Н. Крупеня, В. А. Прокудин, А. С. Литвинов, С. С. Олейников, И. С. Медведев, Ю. М. Мандыч, Ю. К. Чепурин, В. А. Любин и другие.

Хочется от имени всего летного состава поблагодарить коллектив службы перевозок за заботу о загрузке самолетов и коллектив АТБ — за своевременный ремонт самолетов и подготовку их к рейсам.

1 ноября летный коллектив начал работать в счет 1976 года и к концу года обязался налетать 41 миллион 700 тысяч тонно-километров в счет 10-й пятилетки. Это будет нашим подарком XXV съезду Коммуни-

стической партии Советского Союза.

Б. НАЗАРЕНКО, зам. командира летного подразделения Свердловского авиапредприятия по политико-воспитательной работе.

НА СНИМКЕ: лучшие люди подразделения — Иван Семенович Медведев, командир Ил-18; командир летного коллектива Алексей Васильевич Никулин, бортрадист Роман Яковлевич Зорин, бортмеханик Николай Васильевич Максименко, штурман-инструктор Ту-154 Борис Николаевич Федин, второй пилот Ил-18 Виктор Владимирович Богачев.

Фото А. Нагибина.

Чтобы за труд уважали

[Окончание.
Нач. на 1-й стр.]

Николай, как вы отнеслись к предложению заместить начальника цеха?

Отнесся спокойно. Я и раньше исполнял обязанности начальника цеха, правда, срок был немного короче. Страшно мне несколько не было, потому что коллектив вертолетного цеха — грамотный, высокая культура производства, хорошая дисциплина. Все это уже сложилось до меня. И я как бы принял в свои руки хорошо отлаженный механизм. Главная моя опора в работе — мастера. Старший мастер цеха Б. К. Шувалов — человек, работающий с самого зарождения цеха, умеющий ответить на любой вопрос. Он знает больше, чем любой другой мастер. Настоящие помощники, досконально знающие свое дело, — мастера Г. И. Кучугурный и А. В. Бесов, всегда вовремя вмешаются в разрешение каких-либо рабочих конфликтов, умеют быть справедливыми. В

такой обстановке ни у кого не возникает нервозности. И это, думаю, также сказалось на том, что октябрь цех отработал с высокой ритмичностью.

Чувствуете ли вы себя, как инженер цеха, на своем месте?

— Да, мне кажется, что я на своем месте. Это чувство приходит к человеку, когда он понимает, что есть условия проявить свои возможности полностью. Когда я впервые практикантом пришел на завод, он показался мне просто крошечным по сравнению с куйбышевскими заводами, на которых мне приходилось бывать. Потом лишь я понял, что он так же необходим авиации, как необходимы и незаменимы во всех уголках нашей страны вертолеты. Думаю над тем, как разумнее и выгоднее организовать процесс труда, чтобы полностью использовать все резервы. Из-за недостаточной согласованности участка комплектовки с другими участками цеха мы пока что теряем много рабо-

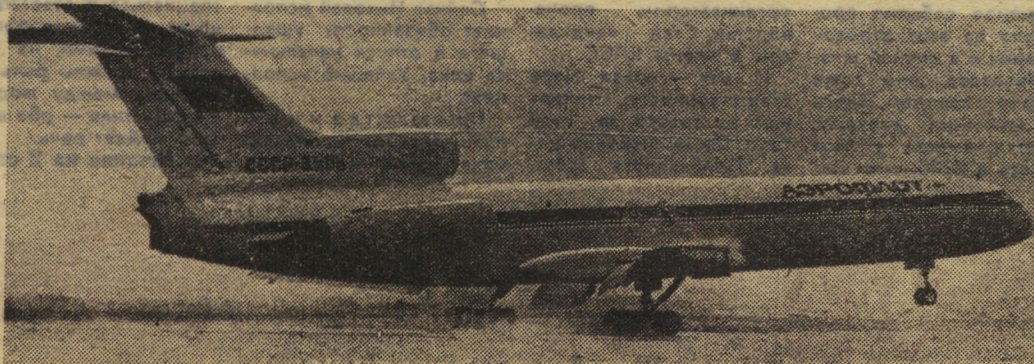
чего времени.

Николай, какие качества характера вы прежде всего цените в людях? От чего вы стремитесь избавиться?

Принципиальность, выдержанность, твердость в решениях. Очень уважаю за это заместителя главного технолога завода Юрия Анфимова, обладателя всех этих качеств, хорошего специалиста. Стремлюсь в себе воспитывать требовательность, то есть избавляюсь от мягкотелости, что ли, самостоятельность в решении трудных вопросов. Какими вашими ближайшими планами? Чем вы любите заниматься в свободное время?

В мыслях планы мои связаны с будущим сыном (почему-то все говорят, что будет сын). У меня уже выработана целая программа его воспитания. Хочу, чтобы он вырос трудолюбивым, добрым. Не эгоистом. Люблю музыку. Учусь играть на гитаре.

А главное — учусь работать так, чтобы меня за труд уважали.



ТУ-154 в девятой пятилетке начал свой путь по освоению трасс из столицы Среднего Урала. В десятой пятилетке он станет основной материальной частью кольцовских авиаторов.

На снимке: Ту-154 приземлился в Кольцово.

Фото А. Нагибина.

Интервью с писателем Основная профессия— штурман

В одном из подразделений Уктусского авиапредприятия работает штурманом Владимир Борисович Туболев. Он известен многим читателям как автор повестей «Бунт», «Одиночный полет», «Чистое небо». Владимир Борисович — член Союза писателей СССР, имеет высшее штурманское и университетское образование. По просьбе читателей «Авиатора Урала» наш корреспондент встретился с Туболевым и попросил его ответить на несколько вопросов.

Литература и авиация... Какую профессию вы считаете основной?

Я штурман. А литература — это способ поделиться своими мыслями и чувствами.

Владимир Борисович, какое из ваших произведений было первым?

Первый рассказ «На боевом курсе» я написал еще в пору учебы в штурманском училище. Опубликовал его позднее, в 1959 году в газете «Красный боец». В основу легла услышанная от летчиков-фронтовиков история о пилоте, который лишился в бою глаз, но привел самолет на свой аэродром. Позже из этого рассказа и выросла повесть «Одиночный полет». А первой моей повестью был «Бунт».

Знаете, это довольно неожиданно. Писатель — авиатор — и вдруг повесть о допугачевском восстании в Тагиле. Как она родилась?

Нечаянно. Редактор газеты «Тагильский рабочий», в которой я тогда работал, предложил мне написать очерк о восстании крепост-

ных рабочих людей Тагила в 1762—1763 годах. Я подолгу просиживал в архивах, ознакомился с массой подлинных документов того времени. И повеяло жизнью от этих пожелтевших бумаг, разыгралось воображение. Ну, в общем, материал не уложился в очерк. Книга вышла в свет в год 250-летия Нижнего Тагила...

Скажите, а кем считают вас товарищи по работе — авиатором, «балующим» литературой, или писателем, на время сменившим профессию?

Штурманом, безусловно. Владимир Борисович, как вы представляете своего читателя? К кому обращаетесь в ваших повестях и рассказах?

— Книжки читают самые разные люди, но, скажем, военные повести «Чужое небо» и «Одиночный полет» адресованы в основном молодежи. Ведь тема героизма всегда волновала и волнует юных.

В «Одиночном полете» и «Чужом небе» вы раскрываете сущность подвига, то, из чего он складывается. Показываете, что война не приключение, а тяжелая, смертельно опасная работа, требующая всего умения и всех сил, что подвиг не просто большое мужество — это мастерство, помноженное на расчет. А бесшабашная удача, авантюризм никакого отношения к подвигу не имеют. Капитан Грабарь говорит Тесленко: «Нам не нужна удача. Нам нужен расчет». Но молодой пилот очень долго не понимает, не хо-

[Окончание на 4-й стр.]

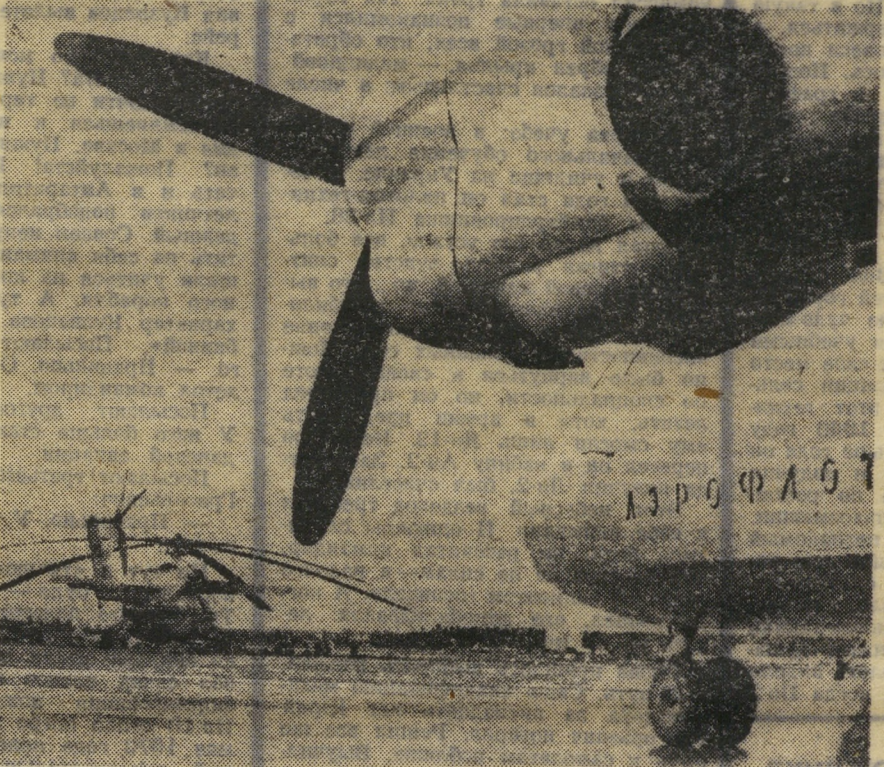
У авиаторов Коми Правофланговые

Хорошо потрудился в управлении он закончил этот год коллектив авиационно-технической базы Печорского авиапредприятия Коми управления. Одним из первых в



Фото А. Нагибина.

Эти снимки сделаны в аэропорту Печора. На одном из них — техник-бригадир по обслуживанию Ми-6 и Ми-8 Павел Александрович Пономарев, на втором — смелый инженер вертолетного участка Анатолий Эрикович Шинкаренко помогает технику выявить причину неисправности. На третьем: Ми-6 и Ан-24 стали обычной техникой в Печоре за годы девятой пятилетки.



«Все мы вышли из нашего детства», — писал Антуан де Сент-Экзюпери. Только детство бывает разное. У одних оно безоблачное, спокойное, у других — наполненное невзгодами, трудными испытаниями. Трудное детство выпало на долю Николая Ивановича Волкова. Трудное, но по-своему примечательное. Родился он за три года до Великой Октябрьской революции. И не будь ее, так и вырос бы он, наверное, деревенским пахарем, тяжелым трудом зарабатывающим свой хлеб.

Но бурно развивающиеся

события, происходившие на глазах у Николая, в корне изменили деревню, да и его, Николая, жизнь. Довелось молодому паренюк принимать участие в коллективизации, вложить свой труд в создание новой деревни. Память о тех

трудиться в ЦДА аэропорта Уктус.

Летная биография его началась в 34-м году, в Тамбовской школе ГВФ, которую он закончил с отличием в 37-м. Вскоре стал пилотом — инструктором. В

Пензу и назначили командиром отдельной учебно-тренировочной эскадрильи по подготовке пилотов для полетов ночью. «Ночники» сразу же отправлялись на фронт. В конце того же года он сам был откомандирован в составе эскад-

ровцев. На память об этом времени хранит Николай Иванович Почетную грамоту, подписанную маршалом Василевским, и именную серебряный портсигар.

В 1952 году назначили Волкова командиром Тюменского подразделения. На чем он только ни летал в этом суровом краю! Это и Ша-2, и «Яки» всех марок, и Ли-2, и даже на «Каталине» — американском гидросамолете.

Возил экспедиции, продукты питания, медиков, забрасывал в глухомань строительные материалы... Всего не перечислишь.

Так, наоборот, и по сей день остался бы он в Тюмени, но дети подрастали, сын поступил в консерваторию. После многочисленных просьб его перевели в Свердловск в 1960 году. Еще 7 лет отдал он свердловскому небу. На пенсию ушел в 67-м, имея за плечами 33 летных года, но с авиацией расстаться не смог. Стал старшим диспетчером КДП, а сейчас создает новую для аэропорта Уктус службу — ЦДА.

Все так же неутомим и подвижен Николай Иванович. Благодаря его стараниям помещение службы приняло обжитой вид. Скоро оно станет мозгом аэропорта, в котором будет сконцентрирована вся необходимая информация.

А еще Волков выполняет сейчас почетную миссию — возглавляет совет ветеранов войны, не щадивших свои жизни, защищая завоевания Октября.

Л. МИНИНА.
НА СНИМКЕ: ветераны Аэрофлота Н. И. Волков и А. И. Хабаров.



Будет празднично на душе

Интересным должен быть праздничный вечер у авиаторов Челябинска. Он готовился по необычному сценарию. Вместо традиционного доклада и зачитывания праздничного приказа после коротких поздравлений начальники служб авиапредприятия сдадут трудовые праздничные рапорта почетному президиуму из ветеранов Аэрофлота, ветеранов партии. Право первым сдать рапорт будет предоставлено коллективу победителю, достигшему самых высоких показателей за 10 месяцев года.

Затем — большой праздничный концерт, составленный из номеров художественной самодельности предприятия. Он будет адресован передовикам производства. Авиационная викторина, танцы, игры завершат вечер. Праздничный вечер в честь 58-й годовщины Октября будет проведен и в общегородском авиаторов.

На экране — авиаторы

У многих уральских авиаторов еще свежи в памяти впечатления от «рейса Победы» в город-герой Волгоград, который состоялся 5 мая, в канун 30-летия Победы.

Закончена работа над короткометражным любительским фильмом, который рассказывает об этом событии. Герои фильма — авиаторы, победители социалистического соревнования в честь знаменательной даты.

В ближайшее время фильм будет показан во всех авиапредприятиях управления.

С днем рождения, малыши

Впервые встретят в роде Октябрьский праздник семьи молодых слесарей первого цеха завода № 404 ГА Владимира Овчинникова и Владимира Котикова. У них родились первенцы. Котиковы назвали малыша Алексеем. А вот Овчинниковы имя дочке дать еще не успели: выбирают самое красивое.

Двойная радость

Радостно встречает праздник командир самолета Ан-2 Уктусского авиапредприятия Александр Васильевич Каратаев. У него лучший результат среди экипажей, вставших на вахту «XXV съезду партии — 25 ударных декад». Командование и местный комитет, подводя итоги, вынесли Каратаеву благодарность. А в семье пилота тоже счастье: родился сын.



ЗА ОКНОМ бесновалась ранняя метель. Она скрыла от глаз фюзеляжи самолетов, задела окна снегом, подняла воротники у прохожих и упрямо спорила с ордой техники спецавтобазы, вышедшей с ней на единоборство.

В комнате, хозяйка которой пилоты Ил-18, было на удивление малолюдно. Трое ожесточенно спорили, утрасая график выхода экипажей, а четвертый, крупный мужчина с широким, добродушным лицом и широкими, крепкими ладонями, не торопясь заполнял какие-то ведомости.

Мне нужно было узнать: прилетел или не прилетел командир Ил-18 Юрий Григорьевич Кузнецов, о котором мне посоветовали написать в этот праздничный номер. Но в такую круговерть рейс мог задержаться, а идти домой и будить человека после дальнего полета не хотелось. Погода внесла большие поправки в график, и наглядным свидетельством тому была встреча... с Юрием Григорьевичем прямо в комнате пилотов. Им оказался тот самый мужчина за отдельным столом, неторопливо заполнявший ведомости. Его рейс тоже был отменен.

Есть неподалеку от Вологды город Грязовец. И славен сей город не заводами, не пашнями, не чудо-мастерами. Славен он своими учебными заведениями. И среди них свое место держит техникум механизации сельского хозяйства. Вот в этот техникум и поступил еще в 1948 году Юра Кузнецов. Через четыре года он его с отличием закончил и получил диплом техника-механика по ремонту и эксплуатации сельхозмашин. Но... пришел в техникум незнакомый мужчина, наговорил хлопцам про незнакомую профессию и стал звать учиться ни много ни мало... на военных летчиков! Техники-механики разошлись с встревоженными душами—еще бы: они самолет видели один раз два года назад, когда По-2

незначай залетел на окраину Грязовца. Познакомиться с чудом сбегались тогда все мальчишки городка. Как же не размечтаться, представив себя в кабине быстрокрылого истребителя или солидного тяжелого бомбардировщика, виденного в редких газетах...

Двенадцать парней подали заявления в летное училище. Медицинская

краивал время для борьбы с недугом. Наконец радикулит сдался: все медицинские комиссии признали его годным к полетам, он мог возвращаться в армию. Но предстояло вновь обрести коллектив, вновь дожидаться приличной транспортной машины, а в Кольцово была вероятность попасть в подразделение Ил-18.

Победил «Ил»! Осенью 1968 года

Наперекор судьбе

комиссия оставила троих. Так Юрий Кузнецов впервые познакомился с неумолимой грозой всех, кто обретает или обрел крылья, — медициной. Но он оказался счастливым: в числе трех.

И снова учеба: в военной школе первоначального обучения летчиков, потом в училище на Украине, и через три года стал он пилотом-техником на бомбардировщике Ил-28.

Летал Юрий без устали, все больше постигал радость чувства слитности с боевой машиной, но... его вызвали и порекомендовали демобилизоваться. Шло массовое сокращение численности вооруженных сил. Можно было вернуться к своей работе по специальности, но он предпочел летать, хотя в армии предложить ему смогли лишь Як-12. Не скоро пересел он в кабину Ан-2. Зато когда получил Ли-2, был счастлив.

Этот небесный вездеход требовал к себе внимания. И однажды случилась беда: не рассчитав командир, поднял груз не по силам — и надолго оказался пациентом госпиталя. А когда вышел, его демобилизовали: летать он не мог.

Снова пришлось выбирать жизненный путь. Свою квалификацию механика потерял. Решил все же быть к самолетам поближе. Выучился на диспетчера и стал работать в Кольцово. Сначала на старте, а потом и на посадке. И все время вы-

второй пилот Ил-18 Юрий Григорьевич Кузнецов вылетел в свой первый рейс.

Казалось: что может быть лучше этого самолета? Нужно лететь в стюльну? Почти не теряешь времени и приземляешься к началу рабочего дня в Москве. Нужно лететь за океан? Пожалуйста! Ил-18 готов лететь и в Антарктиду! И коллектив летчиков подобрался дружный, надежный. Совсем непросто было обратить на себя внимание, чтобы разрешили учиться на командира воздушного корабля. А тут еще сказался характер Кузнецова. Совсем «непробивной». Посылают учиться одного. — Правильно. Он еще на Ан-24 летал командиром.

Посылают другого. — Правильно. У него больше стаж летчика гражданской авиации.

Посылают третьего и опять Юрий Григорьевич:

— Правильно. У него образование выше...

Но тут в «тихую» жизнь пилотов ворвалась буря — новый самолет Ту-154. Кто полетит на нем? Какие будут ограничения? Давно слетавшиеся экипажи стали распадаться, отдавая своих членов на учебу и для формирования новых. Командиров Ил-18 стало остро не хватать. И в мае 1973 года полетел в свой первый самостоятельный полет Юрий Григорьевич Кузнецов. Путевку на сей раз дали бывшие его командиры



Виктор Степанович Чесноков и Виктор Иосифович Дубовик.

Очень показательна экипаж Кузнецова, если рассматривать его с точки зрения преемственности опыта и летных традиций. Второй пилот Владимир Иосифович Новиков в армии летал тоже на Ил-28, участник Великой Отечественной войны. Бортрадист Виталий Антонович Козьменко тоже воевал, всю свою жизнь посвятил рации. Штурман Петр Михайлович Яполов недавно закончил Ленинградскую академию гражданской авиации, заканчивает Московский институт бортмеханика Владимир Иосифович Лемешонок.

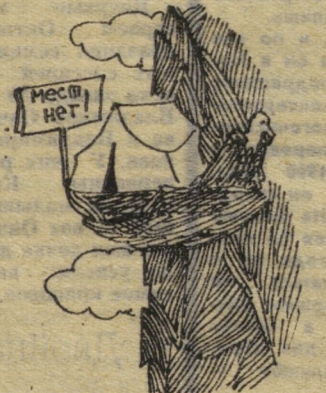
Виталий Антонович — беспартийный. Петр Михайлович и Владимир Иосифович второй — комсомольцы. Новиков и командир — коммунисты.

— Зря вы решили писать обо мне. Ничего я такого еще не сделал и командир совсем молодой. Лучше вы о ком другом, заслуженном...

— Вот-вот! Он у нас всегда такой. Всегда к людям благожелательный, всегда готовый прийти к ним на помощь. Зато и уважают у нас его: в прошлом году был проформом. Ныче избрали его секретарем парторганизации.

Коллектив авиаторов, секретарем партбюро которого является Юрий Григорьевич Кузнецов, первым в летном подразделении Ту-154 и Ил-18 Свердловского авиапредприятия завершил задания девятой пятилетки! А. НАГИВИН.

Улыбки художника



Окончание.
Нач. на 3-й стр.]

чет принимать этих истин. А ваши юные читатели!

— Принимают. Мне пишут солдаты, матросы, школьники. Случалось слышать хорошие отзывы о книгах от ветеранов войны. Для меня это самая важная оценка.

Но вы, кажется, совсем не признаете романтику!

— Романтика бывает разная. Не люблю пустой. Нужно уметь хорошо, творчески делать свою работу. Творчество и есть истинная романтика.

Кто из пишущих о войне вам особенно близок!

— Борис Полевой написал хорошую книгу о летчиках «Повесть о настоящем человеке», очень люблю Василя Быкова...

Я полагаю, что и Константина Симонова...

— Видите ли, Симонов видит войну глазами генерала, а Быков — глазами солдата. Правда, это мое личное мнение.

Владимир Борисович, а кого из наших современников вы считаете самыми интересными прозаиками!

— Быкова, Белова... Они очень честные писатели, ищущие, никогда не станут заниматься пустяковой темой, не допустят ремесленничества. Сейчас ведь не-

мало развелось поденщиков от литературы.

С Василем Быковым вы, кажется, лично знакомы!

Да, он давал мне рекомендацию в Союз писате-

лей. Бывал я у него дома, в Минске. Очень о многом мы тогда говорили, наверное, на всю жизнь встреча запомнится.

— Над чем работаете сейчас!

В начале 1976 года выйдет в свет сборник «Жара».

В нем будут рассказы, которые несколько лет назад печатали свердловские журналы, и вещи, написанные совсем недавно, например, «Старый коломенский патефон», «Семкина горка».

Владимир Борисович, где вы находите темы, как рождаются образы ваших произведений!

В жизни. Однажды мне рассказали действительно происшедшую историю о побеге пленных советских летчиков с немецкого транзитного аэродрома.

Она стала основой для повести «Чужое небо». Я знаю несколько случаев, когда ослепший летчик сажал самолет. Этот сюжет лег в основу «Одиночного

полета». Темы рассказов из сборника «Жара» тоже подсказала жизнь. Одни написаны по впечатлениям военного детства, другие — сегодняшнего дня, есть один рассказ о строитель-

стве газопровода Бухара — Урал (я работал на нем наладчиком). Все, как видите, жизнь.

Какие планы у Туболева-штурмана! Летать на больших самолетах!

Пока об этом не думаю. Стараюсь в совершенстве овладеть своей профессией. В основном летаю на аэрофотосъемки. А это работа трудная и по-настоящему интересная.

Как вы проводите досуг!

Сижу над книгами, учусь заново. Ведь я штурман, который после училища 15 лет не летал. Человек должен в совершенстве знать свое дело, чтобы уважать себя. Это мой жизненный принцип.

Беседу вел П. ДЕМЕНЦЕВА.

Интервью с писателем Основная профессия — штурман

Праздничные пироги

Готовятся к празднику работники столовой Уктусского аэропорта. С понедельника началась расширенная продажа кондитерских и мучных изделий: семейных пирогов с рыбой, овощами и различными фаршами, в продаже до шести сортов теста.

В Болгарию по путевке

Вскоре после Октябрьских праздников отправится на болгарский курорт «Хисара» для лечения слесарь-сборщик цеха № 1 завода № 404 ГА Петр Иванович Пономарев. Участнику войны, ветерану завода, награжденному в этой пятилетке орденом «Знак Почета», путевка выделена бесплатно.

НАШ АДРЕС
И ТЕЛЕФОН:

г. Свердловск, И-20
Редакция газеты
«Авиатор Урала»
Тел. 295-481.
295-496.

Редактор В. С. ГУРИН.

НС 35528, Заказ № 7956