

Сегодня

В НОМЕРЕ:

- СТРОГО СОБЛЮДАТЬ ТРЕБОВАНИЯ НПП ГА-71
- СОЗДАЕТСЯ ЛЕТОПИСЬ АТБ
- ПОЛИТИНФОРМАТОР ДЕЛИТСЯ ОПЫТОМ
- БОЛЬШАЯ ЖИЗНЬ «НЕБЕСНОГО ТИХОХОДА»



# Авиатор

## УРАЛА

ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

№ 22 (1859)

СРЕДА,

12

ИЮЛЯ

1972 г.

Год издания

XXIX

Цена 2 коп.

## ГЛАВНАЯ ЗАПОВЕДЬ АВИАТОРА

Воздушные корабли Аэрофлота — наша гордость. Их современное оборудование, продуманность конструкции делают полеты удобными и безопасными.

Но безопасность полетов не возникает сама по себе. Ее создают члены экипажа четкой работой, точным соблюдением всех приказов и инструкций.

Именно в этом направлении проводится работа в нашем авиаподразделении.

Перед началом летнего и зимнего летных сезонов у нас, как и везде, проходят летно-методические конференции. Это своего рода «большой инструктаж» летчиков, которым предстоит работать в изменившихся условиях.

На конференции выступают опытные пилоты, специалисты, которые освещают условия работы в предстоящий период времени в связи с метеос условиями, спецификой взлетов и посадок на тех или иных аэродромах, анализируют опыт работы, сообщают последние научно-технические данные.

В начале этого года, как всегда, состоялась такая конференция. На ней вы-

ступили командиры кораблей В. З. Белоносов, В. Г. Варламов, штурман А. В. Пугаченко и другие авиаторы, которые рассказали о своем личном опыте полетов в данное время года, напомнили коллегам, как вести себя в той или иной ситуации.

Один из примеров таких выступлений — рассказ командира корабля А. Я. Иванова о действиях экипажа при встрече с грозой на маршруте.

Очень важной формой работы с летным составом мы считаем проведение семинаров командиров кораблей. Примером такого совещания можно считать прошедший недавно семинар на тему воспитания подчиненных на точном, своевременном выполнении инструкций, наставлений, директив — важнейшего условия безопасности полетов.

На нем, в первую очередь, было подчеркнуто, что каждая строка инструкций и приказов писана практикой. И именно поэтому никогда не следует забывать опыт своих предшественников.

Экипаж корабля — четко сбалансированный мозг

мощной машины. Если хотя бы один из его членов пренебрегает своими обязанностями, то разлад действий экипажа может привести к печальным последствиям. Каждый авиатор обязан видеть в инструкции своего помощника.



Важную роль играет в полетах четкое взаимодействие не только внутри экипажа, но и с наземными службами.

Всем памятен случай, когда при полете по маршруту Тюмень—Сургут на машине под командованием Л. С. Петухова отказал один из двигателей. Благодаря четкой, слаженной работе экипажа и наземной службе полет в сложной обстановке был закончен благополучно.

Особенно важен личный пример командира корабля. Точность соблюдения летных

наставлений дает ему моральное право спрашивать со своих подчиненных тщательность их выполнения.

Эти положения можно подкрепить конкретными примерами. Вот один из них. Командир корабля Н. С. Доценко разрешил включить в состав экипажа незнакомого ему бортпроводника, не проверив у него санитарную книжку. Это мелкое, на первый взгляд, нарушение, могло обернуться большими неприятностями.

Практикуется у нас заслушивание на партийном бюро подразделения отчетов командира и парторга кораблей.

Первая заповедь авиатора — обеспечение безопасности полета. Под таким девизом проходят у нас разборы полетов. На них всегда обсуждаются не только особенности каждого вылета, но и действия экипажа в сложных ситуациях, дается оценка им.

На одном из кораблей бортрадист не уделил должного внимания проверке радиооборудования. Самолет вылетел в рейс с неисправной коротковолновой станцией.

Этот случай, упомянутый на разборе, послужил сигналом к более тщательному выполнению своих непосредственных обязанностей членами экипажа.

редственных обязанностей членами экипажа.

В своей работе по обеспечению безопасности полетов командно-руководящий состав нашего подразделения постоянно опирается на актив общественной инспекции.

Внештатные инспекторы часто собираются на семинарские занятия, где они изучают опыт других подразделений, узнают, на какие неполадки нужно обратить внимание в первую очередь, как добиваться их устранения.

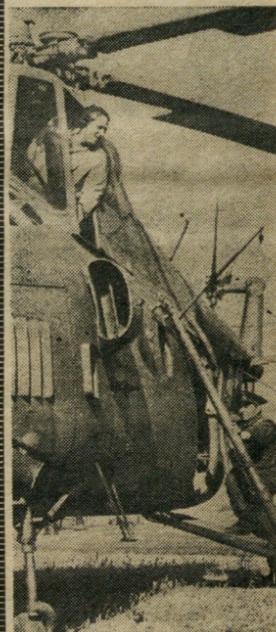
Большую работу проводят общественные инспекторы штурман В. С. Белов, бортрадист В. П. Полетаев, штурман В. А. Слепушкин.

Один из кораблей был допущен к полету со следующей записью в боржурнале: «Разрешается полет с течью восьмого бака...».

Общественный инспектор бортмеханик А. А. Кошеленко добился задержки вылета самолета и устранения неисправности.

Обеспечение безопасности полета — главная задача наших авиаторов. Иначе быть не может — нам ежедневно следует помнить об этом.

**Б. НАЗАРЕНКО,**  
заместитель командира Свердловского летного подразделения по политчасти.



### НА СЕВЕРНОМ УРАЛЕ

У вертолетчиков с приходом жарких летних дней работы прибавилось.

Сейчас экипажи Ми-4 Уктусского предприятия, базирующиеся в Ивделе, помогают геологам и хранителям «зеленого друга» — пожарным.

### КАНИКУЛЫ В НЕБЕ

В эти дни все чаще в списках бортпроводников Кольцовского аэропорта можно встретить слово «стажер». Аэрофлот принял пополнение в ряды бортпроводников. Им стали студентки Уральского государственного университета, Свердловского педагогического, медицинского и других вузов, решившие провести свои каникулы в небе.

Есть среди них и «ветераны». Нина Малова, Лена Баранова и Тая Мухлынина уже во второй раз надевают в летние месяцы голубую форму стюардесс.

Остальные же новички, пройдя наземную подготовку и успешно отлетав пять стажерских рейсов, тоже становятся полноправными членами опытных троек бортпроводников, совершая полеты во все концы нашей страны на самолетах ИЛ-18.

### НАВСТРЕЧУ

50-летию СССР



### Этапы большого пути

вались первые советские самолеты и их зарубежные крылатые «коллеги». В годы войны Кольцово было одним из основных посадочных пунктов на линии «воздушного моста» СССР — США. Уральские авиатехники принимали участие в испытании «пионера» советской реактивной авиации. Минуло всего тридцать лет, а стремительные реактивные самолеты ЯК-40 стали здесь привычными и хорошо знакомыми...

И вот, чтобы полнее и ярче воссоздать картины прошлого, настоящего, а может быть и будущего, основной наземной службы авиапредприятия, и решено было создать историю АТБ. Эта работа посвящена приближающемуся 50-летию СССР

и Аэрофлота. Руководит ею Владимир Мишин.

Инициативная группа обращается ко всем ветеранам и ко всем авиаторам, работавшим когда-либо в Кольцовском авиапредприятии, с просьбой поделиться своими воспоминаниями о технической службе, и если

это возможно, представить документальный и фотоматериал, имеющийся в вашем распоряжении.

**М. УДОВИНОВ,**  
секретарь комитета ВЛКСМ АТБ Свердловского авиапредприятия.

### ПИСЬМО ИЗ ОМСКА

На имя начальника Свердловского АТБ из Омска пришло письмо. В нем говорится:

«Ваш работник — радиотехник Захарченко Григорий Михайлович, заочник Омского летно-технического училища ГА, закончил полный курс обучения и выпускные государственные экзамены сдал на «отлично». Приказом по училищу Захарченко Г. М. объявлена благодарность».

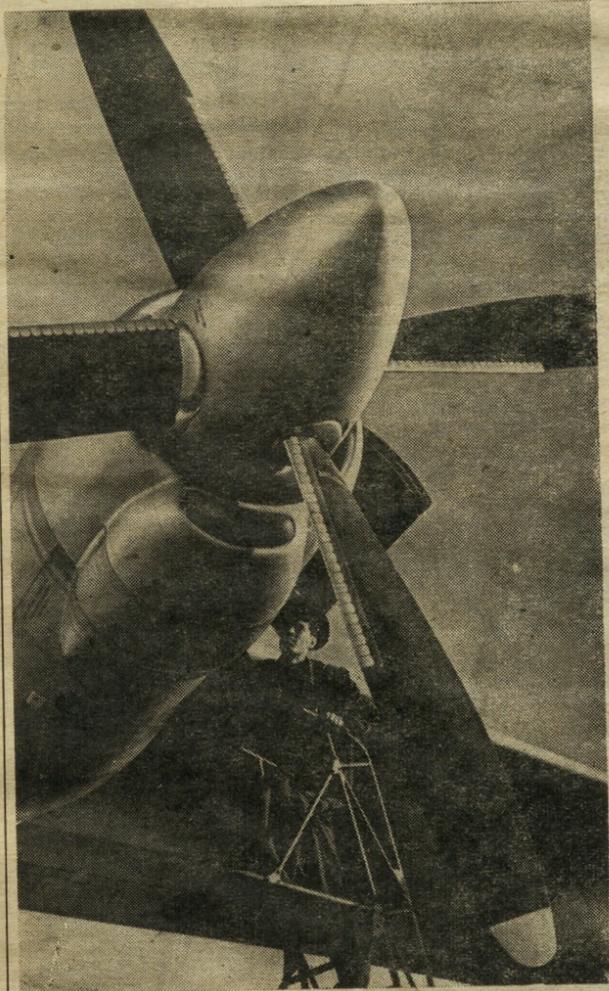


Фото В. Ветлугина.



Сегодня на 3 странице

К 80-летию АВИА-

КОНСТРУКТОРА Н. Н. ПОЛИКАРПОВА



На посадку...

Фото В. ВЕТЛУГИНА.

## «ПРОЦЕНТ КАЧЕСТВА»

За безопасность полетов отвечает не только небо, но и земля. Наземные службы, как и экипажи воздушных кораблей, много делают для выполнения этого главного аэрофлотовского принципа.

Одним из самых важных звеньев в цепи обеспечения полетной безопасности является авиационно-техническая база, задача которой — обеспечить уверенность и надежную работу крылатых машин в любых условиях.

Лето — пора очень напряженной. Увеличивается и пассажирский, и грузовой поток. Самолеты гражданской авиации работают с полной нагрузкой, а наземные подразделения даже перегружены, ведь максимальное увеличение количества рейсов чаще всего производится не за счет умножения самолетной техники, а вследствие более интенсивного ее использования, которое находится в прямой зависимости от работы диспетчерских и авиационно-технических служб. Но раз не идет речь о количественных изменениях самолетно-моторного парка, то, естественно, встает вопрос о повышении качества его обслуживания и сокращении необходимого для этого времени, то есть вопрос об интенсификации производства.

В АТБ Кольцово качество всегда ставилось и ставится во главу всей работы. Что же нового в этом отношении появилось здесь за последнее время?

Год назад цех трудоемких регламентов перешел на бездефектную систему технического обслуживания. Это был своеобразный эксперимент, вызванный насущным требованием времени. Именно цех трудоемких регламентов должен был стать первым этапом для перехода к работе по бездефектной системе всей авиационно-технической базы. Эксперимент удался. В производственной деятельности коллектива можно было наблюдать ряд существен-

ных изменений. Внутренне — значительно увеличилась ответственность работников за свое дело,

### НА УДАРНОЙ ВАХТЕ ПЯТИЛЕТКИ

стал активнее процесс роста профессионального мастерства авиатехников. Внешние — снизилось количество вторичных предъявлений, увеличился налет на каждую списочную единицу. Таким образом, показатели подтвердили целесообразность дальнейшего расширения бездефектной системы. Недавно она была внедрена и в цех оперативного обслуживания самолетов. Переход на эту же систему подготавливается и в новом лабораторном цехе опецоборудования.

Хорошими моральными стимулами стали в АТБ «Доски качества», где отражается производственная деятельность отдельных смен и бригад. Привычной стала для авиатехников и такая величина, как «процент качества», получаемая в результате их труда и в ходе эксплуатации самолетов. Кроме того, оформляется стенд «Отличники качества», своеобразная Доска почета лучших работников АТБ.

Для молодежи авиационно-технической базы есть и еще один важный аспект безупречной работы. Ведь многие из них стремятся со временем попасть на борт воздушного корабля в качестве члена экипажа. А в борт-механики попадают только лучшие из лучших.

**З**АДАЧА политинформатора — не только проинформировать в ать личный состав о состоянии международной и внутренней жизни, но и дать квалифицированный комментарий этих событий. Чтобы справиться с этой задачей, политинформатор должен иметь соответствующую подготовку, постоянно быть в курсе событий, видеть их взаимосвязь.

Это особенно важно при проведении политинформации в службе движения, где 70 процентов коллектива — диспетчерский состав, люди хорошо информированные, регулярно читающие газеты и журналы, следящие за событиями международной и внутренней жизни.

Такую аудиторию нельзя заинтересовать простым пересказом газетных материалов. Задача политинформатора — найти «изюминку» того или иного события, вызвать у слушателя вопросы, желание глубже разобраться во взаимосвязи фактов. Для этого я постоянно читаю газету «Правда», еженедельники «За рубежом», «Новое время», журналы «Агитатор», «Коммунист», «Политическое самообразование». Именно в этих га-

Командование, партийное бюро и комсомольская организация АТБ уделяют огромное внимание переходу молодых специалистов в летно-подъемный состав. При этом важны два момента: во-первых, чем лучше наземная подготовка, тем убедительнее гарантия безопасности непосредственно в полете. Во-вторых, если уход лучших специалистов из АТБ на борт наносит в какой-то мере «ущерб» коллективу, то здесь же пример подобных «повышений по службе» заставляет остальных авиарботников, также улучшая свою профессиональную деятельность, стремиться к этой цели.

Что же касается особенностей ремонтных и профилактических работ в летний период, то надо отметить, что значительно эффективнее используются производственные площади авиационно-технической базы. Это наряду с другими факторами позволяет сократить время выполнения регламентов примерно в полтора раза. Но опять же не в ущерб качеству. Это подчеркивается и в решениях руководства. Так, одним из последних распоряжений командира авиапредприятия был приказ о вынесении благодарности и награждении денежной премией авиатехника Сыскова Л. Н. за быстрый и качественный ввод в строй самолета АН-12 № 12952.

Да, напряженные летние месяцы стали проверочными для работы кольцовской авиационно-технической базы. Пристрастный этот экзамен качества проходит непосредственно в полете и должен быть выдержан только на «отлично».

А. ЕРЕМИН.

Немногим больше года работает выпускник Троицкого авиационно-технического училища Александр Кучинский в АТБ Свердловского авиапредприятия. Однако он уже сумел проявить себя не только грамотным специалистом, но и активным общественником. Александр хорошо рисует, фотографирует, оформляет стенды. Пылкость характера, настойчивость — хорошие помощники и в его работе, и творчестве.

## Из опыта политинформатора

зетах и журналах можно найти достаточно полное освещение тех или иных вопросов.

Но довольно часто форму проведения политинформации подсказывают и другие издания. Так, например, события в Северной Ирландии. Интересным для слушателей тут может быть

бывшей английской колонии — Индии, искусственно разделенной на два государства по национальному признаку. Для проведения интересной, содержательной беседы часто возникает необходимость использования исторической литературы.

На основании своего опы-

## УЧИТЫВАЯ АУДИТОРИЮ

объяснение — почему национально-освободительная борьба северо-ирландского народа приняла форму религиозной борьбы. Этот вопрос очень хорошо освещен в журнале «Наука и религия».

Освещающая борьбу народа Республики Бангладеш за национальную независимость, я прочел материал по истории предоставления независимости

та могу сказать, что большую помощь политинформаторам оказывает личная библиотека. У меня, например, собрано около трех тысяч книг и более тысячи журналов, от «Большой советской энциклопедии» до «Словаря синонимов русского языка». Политическая, историческая, географическая, научно-популярная, публицистическая литература.

Эти издания, в частности, всегда дают интересные факты по выполнению планов девятой пятилетки уральцами.

Научно-техническую информацию по авиационным вопросам можно взять из реферативного журнала «Воздушный транспорт» и из выпусков экспресс-информации.

Помогают в этом вопросе и журналы «Наука и жизнь», «Наука и техника», «Гражданская авиация», которые я выписываю более десяти лет.

Подобрать материал и подготовить беседу по тому или иному вопросу очень важно, но не менее важно суметь довести этот материал до слушателей.

Для этого я использую такие формы, как выступление и беседа.

Выступаю перед личным составом, как правило, после разбора. Продолжительность выступления от 15 до 25 минут. Более длительные выступления нецелесообразны, так как люди устают, проработав смену, и длительные выступления слушают невнимательно. Кроме того, им необходимо отдохнуть перед заступлением в ночную смену.

Беседы я провожу в перерывах во время работы. Учитывая особенности воздушного движения, почти всегда можно найти 10—15 минут, когда работники то-



го или иного диспетчерского пункта свободны от выполнения своих служебных обязанностей.

Это время я и использую для беседы. Очень важно, чтобы беседа проходила непринужденно, при активном участии присутствующих. Этого удается добиться, если умело увязать комментарий к событию с задачами службы, предприятия. Для этого необходимо знать план предприятия и ход его выполнения, перспективы развития предприятия, его сегодняшние дела.

Зная все это, можно любую информацию по международным и внутренним вопросам увязать с задачами коллектива, показать, как события влияют на нашу жизнь и работу, и как наши успехи укрепляют могущество Советского государства, служат делу мира.

Очень важно, по моему, чтобы политинформатор проводил беседы в том коллективе, где он работает.

В этом случае он знает запросы и интересы собеседников, уровень их подготовки и может заранее сказать, какие возникнут вопросы. Соответственно этому и готовится материал.

Недостаток в постановке политинформации в нашей службе — неполный охват личного состава. Наименее активная часть коллектива — операторы службы движения, оказались почти невключенными в систему политинформации. На разборах они не присутствуют, занятия по подготовке с ними проводятся нерегулярно. На политинформации присутствуют редко.

Второе серьезное упущение — отсутствие учета работы политинформаторов.

Для того чтобы заполнить эти пробелы, нужны не только благие намерения, но и серьезное, вдумчивое отношение к делу каждого, кто причастен к сети политпросвещения нашего авиапредприятия.

В. МАРТЮШЕВ,  
начальник ГРДП.

Кольцовский аэропорт.



**В**ЫПОЛНЕНИЕ плана на пять месяцев по строительству, как в целом по управлению, так и в Ижевском, Кировском, Челябинском и Свердловском аэропортах, идет крайне неудовлетворительно. В целом по управлению выполнение плана по объему капитальных вложений за пять месяцев составило 64 процента, а по объему строительно-монтажных работ — 80 процентов.

Особенно низкое выполнение плана капитального строительства за пять месяцев в Ижевском предприятии, где при плане капвложений в сумме 940 тысяч рублей фактически выполнено 427 тысяч рублей, или 45 процентов.

Совершенно неудовлетворительно ведутся работы по отопительной котельной, ввод в строй которой планом установлен в текущем году. Объект не укомплектован необходимым тепломеханическим и энергетическим оборудованием.

В Кировском предприятии, при плане капвложений в сумме 375 тысяч рублей, фактически выполнено 264 тысячи рублей, или 71 процент.

В Челябинском предприятии план пяти месяцев по капитальным вложениям выполнен только на 72 процента, в этом предприятии, как и в прошлом году,

## ВО ИМЯ ОБЩЕЙ ЦЕЛИ

### О ходе кастроительства в нашем управлении

вновь задерживаются работы по газопроводу, пассажирскому зданию.

Проектная документация по напольному отоплению и слаботочным сетям генподрядчику выдана с большой задержкой (на 5 месяцев).

В Свердловском предприятии, при плане капвложений в сумме 110 тысяч рублей, фактически за пять месяцев выполнено 87 тысяч рублей, или 79 процентов.

В плане по централизо-

ванном капвложениям на 1972 год Свердловскому предприятию предусмотрены средства в сумме 50 тысяч рублей на продолжение строительства клуба в аэропорту Кольцово. Однако Свердловским предприятием от них еще не представлены Стройбанку необходимые документы для открытия финансирования и не выданы генподрядчику СМУ-8 откорректированные рабочие чертежи и смета по нулевому циклу.

Руководители предприятий единственными виновниками в невыполнении плана считают подрядные организации. У нас это укоренилось, стало порочным правилом, тогда как министр, полуправление, центральный комитет профсоюза

авиаработников считают основными виновниками руководителей управления и предприятий, партийные, профсоюзные и комсомольские организации. Командование несет полную ответственность за организацию строительства объектов у себя в аэропортах и освоение всех денежных средств.

Невыполнение плана капитального строительства за пять месяцев 1972 года явилось результатом отсутствия анализа ежедневного учета выполнения плана, плохого контроля за строительством объектов в предприятии, слабой требовательности к генподрядчику.

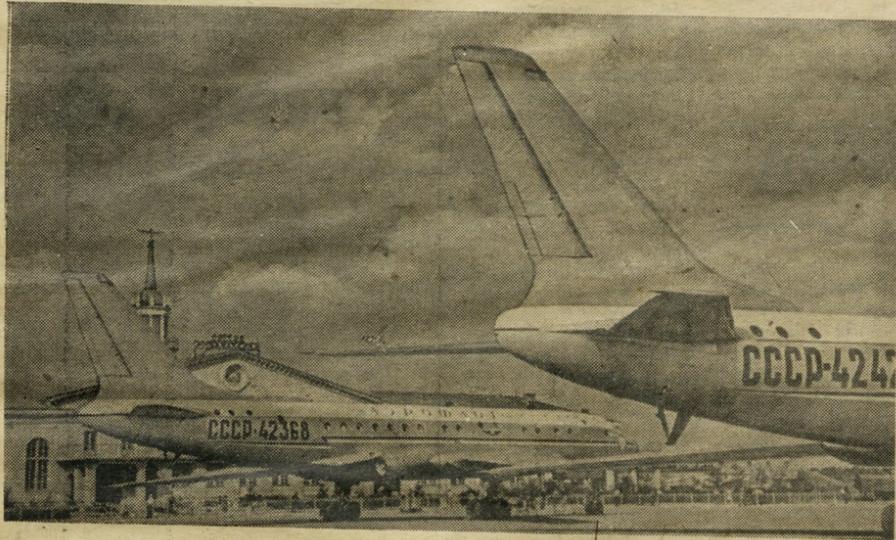
Отсутствие контроля по реализации выделенных фондов на оборудование,

кабельные изделия и специальные строительные материалы, особенно по линии местных снабженческих органов, привело к неукомплектованности объектов сантехническим, электрическим и другим оборудованием (котельная в Ижевске, пассажирское здание в Челябинске).

Командирам предприятий, их заместителям по политической части, секретарям парткомов и председателям комитетов профсоюза нужно больше уделять внимания вопросу капитального строительства в предприятиях, установить непосредственный деловой контакт с генподрядчиком, его партийной и профсоюзной организациями.

Все это необходимо для решения нашей общей задачи — выполнения государственного плана по капитальному строительству.

И. ЧЕРКАС,  
начальник  
ока УРУ ГА.



Не так много лет прошло с тех пор, когда маленький ПО-2 считался последним словом авиационной тех-

ники. А сейчас и гордые красавцы «ТУ» не вызывают удивления у пассажира.

### ...СПАСАЛИ ЧЕЛЮСКИНЦЕВ

Из дневника челюскинца Баевского.

...Молоков и Каманин вылетели снова к нам. Вот они показались над лагерем и, по очереди кружась над аэродромом, садятся. Замечательные машины. Неказистые на вид, окрашенные в темно-зеленый цвет, они умудрились сесть на 150 метрах. Это наши машины, не американские, которым оказался мал наш аэродром. Невероятное зрелище во льдах, дрейфующих в Чукотском море, — три самолета. Вот оно — спасение. Мы оказались правы, когда делали ставку на спасение нас самолетами.

Герой Советского Союза генерал-полковник Н. П. Каманин:

...Через десять минут будет лагерь, к которому мы стремились почти полтора месяца... Еще минута — и я увидел дым, еще через минуту различил деревянный барак, вышку с красным флагом на мачте, палатки. Из палаток бежали люди, карабкаясь, взбирались на торосы, махали руками, шапками. Они прыгали от радости.

А у меня на душе была тревога. Как только увидел... маленькую ледяную площадку, покрытую застругами, сразу понял, что сесть будет очень трудно.

На какой-то миг я забыл все: лагерь и торжествующих челюскинцев. Зашел на посадку раз, другой. Надо рассчитать так, чтобы самолет прошел над торосами, не задев их лыжами.

Сделал третий заход. Самолет пролетел над вершинами торосов, счастливо проскользнул над ними, парашютируя, пошел на лед...

Теперь, когда я оглядываюсь назад, ищу в своей памяти детали впечатлений тех минут, почти ничего не нахожу, кроме мыслей о посадке и взлете. Пример — Слепнева, проскочившего на посадке через торосы и поломавшего при этом машину, пугал меня. Он сел на своей «американке» — машине, купленной за золото, раньше нас часа на два. При пробеге «американка» не погасила скорости, выскочила на ропаки и, получив повреждение, завалилась на бок. Вылетать на ней было нельзя — требовался ремонт...

Взлет был трудным. Так же, как

при посадке, надо было осуществить разбег по предательским застругам, оторваться от земли, не задев верхушек торосов. В противном случае — капотирование и верная гибель. Челюскинцы, оставшиеся в лагере, вновь бурно выражали свою радость,

02 минуты после старта Коккинаки был на аэродроме.

Пилот спокойно вышел из кабины. Он хотя и устал, но легко перенес очередной рейс в стратосферу.

— Летал хорошо! День отличный! С высоты отчетливо видны все здания Москвы. После 11 800 метров температура доходила до 62 градусов мороза. Самолет и мотор работали прекрасно.

Поздравляя Коккинаки с мировым рекордом, орденосный конструктор Н. Н. Поликарпов подчеркнул, что Владимир Константинович является подлинным стахановцем в авиации.

— Мы поставили мировой рекорд на серийной машине со стандартным мотором, — говорит т. Поликарпов, — в то время как итальянец Донати устанавливал свой мировой рекорд на специальном самолете. Я видел этот самолет во время недавней поездки в Италию. Типичная машина для рекордов!

### ...БИЛИ ВРАГА

Генеральный авиаконструктор А. Тулолев:

Излюбленным детищем Поликарпо-

## САМОЛЕТЫ ПОЛИКАРПОВА

Николаю Николаевичу Поликарпову — 80 лет. Надо ли представлять читателю этого всемирно знаменитого авиаконструктора. Пусть о нем и

когда два «Р-5» благополучно взлетели с их ледового аэродрома. Махали руками, подбрасывали в воздух шапки. Мы с Молоковым сделали традиционный круг над лагерем и взяли курс на материк.

### ...СТАВИЛИ РЕКОРДЫ

Журналист Е. Рябчиков:

Летчик-испытатель Владимир Константинович Коккинаки, установивший 20 ноября всеобщий рекорд высотного полета, вчера в третий раз поднялся в стратосферу. Барограф (прибор, регистрирующий высоту) зафиксировал высоту, достигнутой самолетом, — 14 575 метров. Таким образом, Коккинаки перекрыл мировой рекорд высотного полета итальянца Донати (14 430 метров).

Ровно в 12 часов дня инженеры и техники тт. Сергеев, Виноградов, Грязнов, Петров и другие закончили подготовку машины к старту. Тов. Н. Поликарпов — орденосный конструктор — осмотрел самолет. Появился Коккинаки. Он — в меховом комбинезоне и теплых меховых сапогах. Надел парашют, маску без стекол, уселся в кабину.

В 12 час. 35 мин. технический директор завода Н. Н. Леонтьев дал старт. После короткого разбега самолет легко оторвался от земли и ушел в небо.

Вскоре о движении самолета можно было судить только по белым облачным следам.

На аэродроме с волнением ждали возвращения Коккинаки. Через 1 час

его самолетах расскажут строки документов, опубликованные в газете «Комсомольская правда».

ва был маленький учебный самолет «У-2», завоевавший себе в годы Отечественной войны громкую славу на фронте.

На «У-2» воспитывались и получили «путевку в небо» поколения замечательных советских летчиков, от рядовых до маршалов авиации.

Десять лет «И-16» стоял на вооружении нашей армии, бил врага в небе Испании и Китая, Монголии и Финляндии, участвовал в походах по освобождению Западной Украины и Западной Белоруссии, принял на себя всю тяжесть первых ударов немецко-фашистской авиации...

Страничка из записной книжки Н. Н. Поликарпова (1942 г.)

«И-16» оправдался в МНР, в Финляндии...

Живучесть — самолет не горит.

Мотор тянет на 3-х цилиндрах.

Маневренность — самолета бояться немецкие летчики. «Самолет «У-2» то летит, то «стоит». С передней и задней скоростями. Прилетит, ничего не слышно, а потом бросает бомбы». (Показания немецких пленников).

«Сбили 7 немецких самолетов.

Три «И-16» против восьми «мессершмиттов».

Карусель. Четыре немца сбиты...»

«Хорош во фронтовой эксплуатации. Детали заменяются в любых условиях с простейшими инструментами...»

Капитан Хренников (Сталинградский фронт, 1942 г.)

«Наше подразделение было почти полностью блокировано врагом, и если нам все же удалось продержаться до конца осады, то только благодаря самолету «У-2». Вечером в условный час мы зажигали в окопах плашки, которые можно было увидеть только с воздуха. Планируя на их свет, «У-2» бесшумно снижался, и пилот сбрасывал нам снаряжение. Однажды мои часы расстроились от канонады, и плашки не были вовремя зажжены. Я шел по окопу, вдруг совершенно отчетливо услышал голос с неба:

— Хренников, ты что же огня не зажигаешь?

От неожиданности я растерялся, но сразу же сообразил, что это со мной разговаривает пилот...»

### ...УЧИЛИ ЛЕТАТЬ

Герой Советского Союза летчик-космонавт Ю. Гагарин:

— Гагарин! К самолету... У меня аж дух захватило. Как-никак, это был мой первый полет, который надо было закончить прыжком с парашютом. Я уж не помню, как мы взлетели, как «ПО-2» очутился на заданной высоте. Только вижу, инструктор показывает рукой: вылезай, мол, на крыло. Ну, выбрался я кое-как из кабины, встал на плоскость и крепко уцепился обеими руками за бортик кабины. А на землю и взглянуть страшно: она где-то внизу, далеко-далеко. Жутковато...

...Я плавно расклевываюсь в небе под белым куполом основного парашюта. Он раскрылся, конечно, вовремя — это я уж слишком рано подумал о запасном. Так авиация преподала мне первый урок: находясь в воздухе, не сомневайся в технике, не принимай скоропалительных решений.

Аэрофлот:  
50 лет





7 июля в 13 часов 55 минут по московскому времени в международном аэропорту Шереметьево приземлился реактивный советский самолет ЯК-40.

ЯК-40, который в эту минуту глушил свои двигатели, не был на Родине более чем полгода, а если уж быть совсем точным, — 204 дня.

В таких случаях наиболее убедительными комментаторами становятся

## ВСТРЕЧА В ШЕРЕМЕТЬЕВО

цифры. Пассажирский самолет ЯК-40, предназначенный для службы на местных авиалиниях, пролетел без всяких технических неполадок 260 часов, 115 тысяч километров, совершил 273 посадки, и Шереметьево стало его сотым аэродромом.

Сразу по прибытии самолета в аэропорту состоялась пресс-конференция. На ней выступили заместитель министра авиационной промышленности А. А. Белянский, Генеральный конструктор дважды Герой Социалистического Труда А. С. Яковлев, председатель Всесоюзного объединения «Авиаэкспорт» Б. И. Харченко.

Мы взяли короткое интервью у командира корабля заслуженного лет-

чика-испытателя А. Л. Колосова и руководителя полета — председателя конструкторского бюро Яковлева Ю. П. Чикина.

КОЛОСОВ: Позади остались аэропорты Колумбии, Эквадора, Перу, Боливии, Чили, Аргентины, Уругвая, Бразилии, Венесуэлы, Коста-Рики, Панамы и Мексики.

За это время было немало взлетов и посадок. Самолет приземлялся на грунтовых аэродромах, в городах с трудными подходами при плохой видимости.

Закончив полеты в Латинской Америке, мы пролетели 10 000 километров над канадскими городами, а по-

том с Аляски взяли курс на Чукотку.

ЧИКИН: В демонстрационных полетах принимали участие представители многих авиационных компаний и фирм. На борту нашего ЯКа летал президент Чили Сальвадор Альенде и президент Коста-Рики Хосе Фигерес Феррер. И всякий раз полеты производили большое впечатление.

Интерес к ЯК-40 не случаен. Уже в течение 15—20 лет конструкторы всего мира работают над созданием машины, способной заменить выдающийся вид ЛИ-2, на который когда-то мы приобрели лицензию у США. И первыми в этом направлении, как теперь уже всем ясно, преуспели наши специалисты, опередив зарубежные конструкторские бюро примерно на 4—5 лет.

Э. ВЛАДИМИРОВ.

Имя замечательного аса Михаила Петровича Девятаева, совершившего с группой военнопленных дерзкий побег на фашистском бомбардировщике из концлагеря, стало легендарным.

В 1964 году Мордовское книжное издательство выпустило его книгу «Побег из ада». Автор вспоминал на ее страницах о своем участии в великой битве советского народа с фашизмом, о нечеловеческих муках, выпавших на его долю в застенках фашистских концлагерей, для которых и сравнение с библейским адом — слишком слабое сравнение. Он писал о железной стойкости советских людей в плену, о том, как они не только организовали сопротивление в условиях концлагерей, но и сумели бежать на Родину, захватив немецкий бомбардировщик.

Прошло несколько лет. М. П. Девятаев значительно дополнил и расширил свои воспоминания. В 1970 году издательство «Советская Ук-

раина» выпустило его новую книгу на украинском языке «Полет к солнцу». Недавно эта книга была в сокращенной форме переведена на русский язык и вышла в издательстве ДОСААФ

помчались мы вслед за гулом мотора. Нам казалось, что здесь где-то рядом села эта удивительная птица и, может быть, возьмет нас и пронесет по воздушному океану. Впечатление от

он уже военный летчик-истребитель.

Это случилось 22 июня 1941 года. Гитлеровские варвары вероломно напали на нашу Родину. Зловещая тень фашистской свастики распро-

совершили отважный подвиг. Любовь к Отчизне окрыляла их, помогала им выдержать безмолвную схватку с сильным, коварным врагом, располагающим неограниченной силой и властью. Немалую роль в подготовке побега с аэродрома острова сыграла подпольная коммунистическая организация лагеря Пенемюнде. Имея огромное влияние на массы военнопленных, она сплачивала и поднимала их на борьбу в трудных условиях, цементировала боевую интернациональную солидарность узников из стран антигитлеровской коалиции. С помощью подпольной партийной организации М. П. Девятаев находился в лагере под чужим именем, администрация не знала о том, что среди заключенных находится советский летчик.

Подвиг храброго аса был высоко оценен Советским правительством, в 1957 году он стал Героем Советского Союза. Статьи, очерки и заметки о беспримерном подвиге автора этой книги, опубликованные в советской и зарубежной прессе, его воспоминания вызвали у нас и за рубежом массу живейших откликов читателей.

Книга М. П. Девятаева «Полет к солнцу» рассчитана на широкий круг читателей, в первую очередь на молодежь, и безусловно, послужит благородному делу воспитания у советских людей чувства гордости за наш народ, за нашу Родину.

Ф. КРАВЦОВ,  
наш внеш. корр.  
г. Ижевск.

## ШКОЛА МУЖЕСТВА

в литературной записи А. М. Хорунжего. Она представляет собой документальное повествование о героическом подвиге группы советских военнопленных фашистского концлагеря Пенемюнде. Ее автор М. П. Девятаев — военный летчик.

Советская власть дала возможность ему, сыну мордовского крестьянина, выбрать любую профессию. О своем знакомстве с авиацией он пишет: «Однажды с соседским мальчишкой Васей Грачевым увидели летеющий самолет. Перемахивая через заборы и ограды, по грядкам и зарослям кустарника

первой встречи с воздушным кораблем отложилось в памяти на всю жизнь».

После окончания семилетки М. П. Девятаев поступил на судоводительское отделение Казанского речного техникума. Уже со второго курса он стал посещать занятия по летной подготовке при аэроклубе, а весной 1937 года его допустили к самостоятельным полетам.

И вот окончен речной техникум. М. П. Девятаев пошел работать в Волжское пароходство, а вскоре стал курсантом Оренбургского военного авиационного училища. Прошло время учебы, и

страшилась над нашей землей. Огромная масса черных стервятников заполнила небо Белоруссии, Прибалтики, Украины, обрушивая бомбы на спящих советских людей.

В это суровое время М. П. Девятаев находился в действующей армии. Немало боевых вылетов совершил этот бесстрашный воин. В 1944 году его самолет был сбит над вражеской территорией, и летчик оказался в плену. М. П. Девятаев отправился сначала в Лодзинский, а затем в лагерь Кляй-Кенигсбергский, Заксенхаузен. На остров Узедом в Балтийском море в концлагерь Пенемюнде его доставили как приговоренного «судом» к высшей мере наказания.

Читатели узнают о героях перелета, их мыслях и действиях в период подготовки к побегу на самолете в труднейших условиях фашистского концлагеря. На родную землю группа советских смельчаков перелетела 8 февраля 1945 года на бомбардировщике «Хейнкель-111». Самолет вел М. П. Девятаев.

Воспитанные Коммунистической партией, патриоты Советской Родины

К солнцу!

Фотоэтиюд А. Романова.



### ЛАЙНЕР ИЛ-18

Красноярск к его управления гражданской авиации выполнял 90-й рейс по маршруту Якутск — Красноярск — Москва. Его вел экипаж во главе с пилотом первого класса Григорием Скотниковым. Полет проходил нормально, без неожиданностей. Но вдруг stewardесса Валентина Ринкевич заметила в проходе над головами пассажиров влюченную лампочку — сигнал вызова.

Оказывается, стало очень плохо трехлетней Марине Харченко. Стewardесса, ободвив девочку и ее бабушку, сообщила

## Свердловчане помогли

о случившемся командиру. Срочно требовалась медицинская помощь. Но так как до конца полета оставалось еще несколько часов, было решено сделать посадку в ближайшем порту.

Им стал Свердловск. Диспетчер в Кольцово принял тревожную радиодиаграмму, и на посадке самолет уже ждала «скорая помощь». Врач Александр Писаренко оказал в местном медпункте первую помощь девочке, поставил верный диагноз. Как выяснилось, Марина заболела еще дома,

но, к сожалению, ее с температурой 39 градусов решили все же отправить в далекое путешествие. А чтобы маленькую пассажирку не рвало, ей дали таблетку аэрона, да, видно, лишку, что усугубило дело.

Марину пришлось транспортировать в 38-ю

городскую больницу. Здесь она поправилась и продолжила далекое путешествие.

Заместитель начальника службы перевозок аэропорта Кольцово В. П. Крылова так прокомментировала эту историю: «Все еще частенько приходится «снимать» детей с проходивших «бор-

тов», так как иные родители слишком невнимательны к их здоровью. И всегда наше срочное медицинское вмешательство приходило вовремя. Сейчас пора летних отпусков, и, прежде чем брать ребят с привычного места жительства в любое далекое путешествие, обязательно покажите их врачам».

З. ВАЛИН,  
г. Свердловск.



г. Свердловск, И-20.  
Редакция газеты  
«Авиатор Урала»

Тел. 235—461.  
235—496.

Редактор В. С. ГУРИН.

• НС 08276. Заказ № 5553.

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