

# С ПРАЗДНИКОМ ПОБЕДЫ, ДРУЗЬЯ!

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

№ 14 (1894).

СРЕДА,

9

МАЯ

1973 г.

ГОД ИЗДАНИЯ

XXX

Цена 2 коп.



## Авиатор

## УРАЛА

ОРГАН УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

НА МАРШЕ-  
ТРЕТИЙ,  
РЕШАЮЩИЙ

28 лет прошло со Дня Победы Советского Союза над фашистской Германией. А суровые годы войны, годы непреклонного мужества советских воинов и тружеников тыла, годы борьбы за свободу и независимость нашего социалистического Отечества свежи, живы в памяти народной. 9 мая ежегодно отмечается как всенародный праздник, как дань уважения тем,

Боевой генерал Герой Советского Союза Л. В. Жолудев в книге «Стальные эскадрильи» вспоминает авиатехника А. Н. Коробцева, старшего лейтенанта пилота 41-го гвардейского истребительного полка Первого Украинского фронта. Он был награжден медалями «За взятие Берлина», «За освобождение Праги» и другими. Андрей Нико-

ловской АТБ П. С. Бугайчук был автоматчиком в пехоте, слесарь ГСМ из Магнитогорска Е. Г. Коваленко — командиром артиллерийской батареи, Н. П. Распутин, инженер АТБ Магнитогорска, в войну — техник авиавзена.

Труженики уральского неба в годы войны воевали связистами и в морской авиации, в танковых частях, в мотострелковых

### Летный — на первом

Хорошо потрудились в первом квартале 1973 года коллектив Магнитогорского авиапредприятия, план был выполнен досрочно.

Коллектив, руководствуясь постановлением ЦК КПСС, Совета Министров СССР, ВЦСПС, ЦК ВЛКСМ о развертывании Всесоюзного социалистического соревнования работников промышленности, строительства и транспорта за досрочное выполнение народнохозяйственного плана 1973 года — решающего года девятой пятилетки, приложил много усилий, чтобы добиться трудовой победы. Усилия коллектива увенчались успехами. При подведении итогов среди подразделений Уральского управления ГА нашему предприятию было присуждено первое место.

При подведении итогов социалистического соревнования предприятия по I, II и III группам соревнующихся трудно было определить победителя. Им оказался по первой группе летный коллектив.

К. ГОРДИН, председатель объединенного комитета профсоюза Магнитогорского авиапредприятия.

### Друзья - однополчане

кто с оружием в руках сражался под Москвой и Ленинградом, под Сталинградом и Курском, кто начертал свои надписи на стенах фашистского рейхстага.

Многие друзья-однополчане, товарищи по оружию, бывшие фронтовики работают сейчас в авиапредприятиях Урала. Некоторые еще летают, часть не рассталась с небом и стала диспетчерами, авиатехниками, руководителями служб и отделов. Их, неприметных тружеников, бывших воинов, в Уральском управлении сотни.

лаевич в 50 лет ушел учиться в ШВЛП из службы движения, сейчас он вновь летает, летает в мирном небе вторым пилотом самолета ИЛ-18. А сколько на фронтах сражалось уральцев, которые стали героями книг и мемуаров, героями эпизодов, вошедших в славные страницы Великой Отечественной!

Летчиком в годы войны был И. А. Соллогуб, старший инструктор тренажера из Челябинска.

Уральские авиаторы воевали и в других родах войск. Работник Свердловской АТБ П. С. Бугайчук был автоматчиком в пехоте, слесарь ГСМ из Магнитогорска Е. Г. Коваленко — командиром артиллерийской батареи, Н. П. Распутин, инженер АТБ Магнитогорска, в войну — техник авиавзена.

и т. д. Среди участников Великой Отечественной войны было немало и женщин. Например, Антонина Ивановна Тюрина из Магнитогорска в прошлом майор медицинской службы в артиллерийском полку, кавалер ордена Красной Звезды, ныне начальник горгагента. Их много — славных героев. Ветераны Отечественной внесли свою немалую лепту в дело разгрома врага, вправе гордиться тем, что и они ковали победу. С праздником вас, фронтовики!

### Соревнуются движженцы

Работники службы движения Челябинского авиационного предприятия и работники службы движения аэропорта Кольцово, воодушевленные постановлением ЦК КПСС, Совета Министров СССР, ВЦСПС и ЦК ВЛКСМ о развитии социалистического соревнования работников промышленности, строительства и транспорта за досрочное выполнение го-

сударственного плана 1973 года — третьего, решающего года 9-й пятилетки, заключили договор о социальном соревновании, в котором обязуются добиться выполнения своих социалистических обязательств, взятых на 1973 год.

Основными критериями для оценки успехов в работе коллективов будут считаться: обеспечение безопасности полетов, состоя-

ние трудовой дисциплины, повышение квалификации и классности диспетчерского состава.

Для обеспечения гласности соревнования коллективы обязуются раз в квартал взаимно информировать друг друга о результатах выполнения плановых заданий, оборудовать стенды социалистического соревнования между службами, регулярно отражать на

### Митинг в Кольцово

30 АПРЕЛЯ В КОЛЬЦОВО СОСТОЯЛСЯ ТОРЖЕСТВЕННЫЙ МИТИНГ, ПОСВЯЩЕННЫЙ ПРИСВОЕНИЮ Г. Я. БАХЧИВАНДЖИ — ПЕРВОМУ ЛЕТЧИКУ — ИСПЫТАТЕЛЮ ПЕРВОГО САМОЛЕТА-РАКЕТЫ — ЗВАНИЯ ГЕРОЯ СОВЕТСКОГО СОЮЗА.

ВETERАНЫ КОЛЬЦОВОСКОГО АВИАПРЕДПРИЯТИЯ И СЕЙЧАС ПОМНЯТ ЭТОГО ОТВАЖНОГО ПИЛОТА В УРАЛЬСКОМ НЕБЕ, ТРИДЦАТЬ ЛЕТ НАЗАД ПРОЛОЖИВШЕГО ДОРОГУ РЕАКТИВНОЙ АВИАЦИИ.

МАТЕРИАЛ О Г. Я. БАХЧИВАНДЖИ ЧИТАЙТЕ НА 2 СТР.

ведения итогов за первый и третий кварталы 1973 года, а челябинцы прибывают в службу движения Кольцово с данными за второй и четвертый кварталы.

Проверка выполнения социалистического договора и принятых социалистических обязательств на 1973 год будет проведена не позднее января 1974 года с обсуждением результатов выполнения договора на своих собраниях.

### НОВОСТИ

### Торжественное собрание

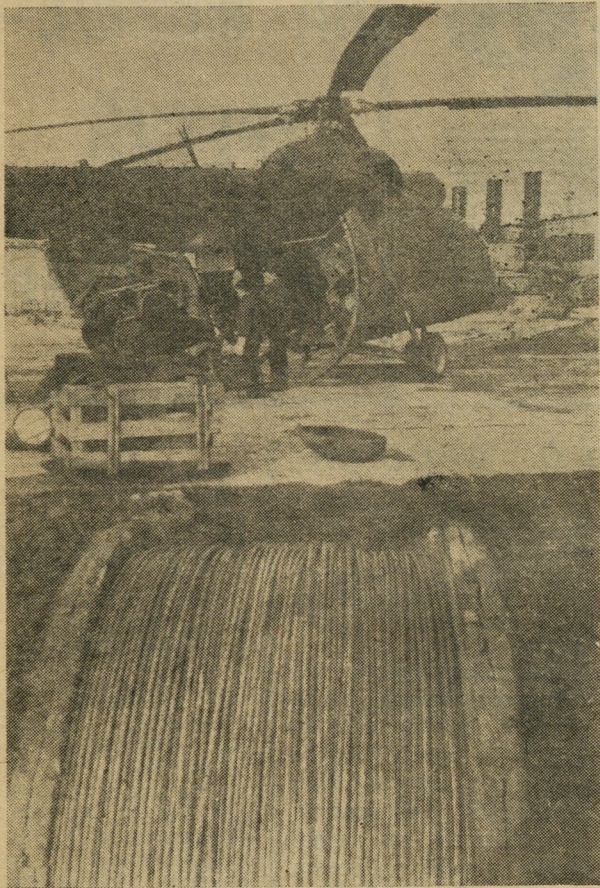
В актовом зале Уральского управления состоялась торжественная встреча работников аппарата УрГУ ГА. С докладом, посвященным Дню международной солидарности трудящихся, выступил исполняющий обязанности начальника Уральского управления гражданской авиации П. Н. Банных.

### 5 мая — День печати

5 мая наша страна отметила День печати. Среди активных авторов и друзей газеты «Авиатор Урала» нельзя в этот день не отметить Б. Белодубровского из Челябинска, Г. Соколова из Кургана, Н. Петрова из Перми, Б. Дрягина из Кирова. Нередко выступают на страницах своей газеты главный инженер Уральского управления И. Машкинский, его заместитель С. Зайдинс, старший экономист УрГУ ГА Л. Большакова, заместитель командира по политико-воспитательной работе летного коллектива с Уктуса В. Деревянченко, заместитель командира по политико-воспитательной работе летного коллектива Кольцово Б. Назаренко и многие другие. Всех их редакция поздравляет с праздником.

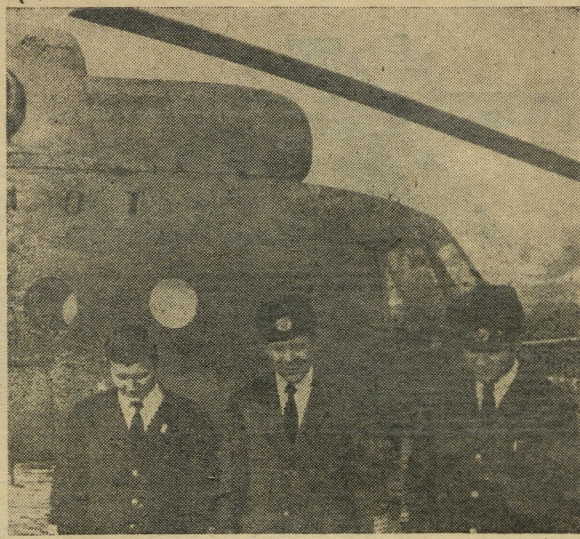


## ФОТОРЕПОРТАЖ



На строительстве газопровода «Северные районы Тюменской области — Урал». Нижний снимок — склад труб в Невьянске. На втором: — трасса газопровода. Вертолет под погрузкой на газокompрессорной станции в городе Краснотурьинске. На третьем снимке: экипаж МИ-8 (слева направо): бортмеханик Р. ЗЯБЛИЦЕВ, командир экипажа Ю. ФИНОГЕНОВ и второй пилот Л. РЫБАКОВ.

Фото В. Ветлугина.



## СЕГОДНЯ — ДЕНЬ ПОБЕДЫ

МОЖНО только удивляться человеческой памяти, как пристрастна она к событиям, произошедшим много лет назад. Обычно остается в воспоминаниях только хорошее, то, что, в общем-то, составляет нашу жизнь, то, о чем мы вспоминаем словами: «А вот раньше»... И только те пять лет вошли в нашу жизнь, четко в памяти и полностью отпечатались не только годы, но и месяцы, дни — 22 июня, 5 мая, 30 апреля, 2 мая.

Сегодня мы с Григорием Афанасьевичем Москаленко сидим в одном из холлов новой гостиницы Магнитогорского аэропорта. И мне кажется, что этот разговор он запомнит только потому, что вспоминал о войне, о товарищах, об атаках и отступлениях, о форсированных реках и горящих танках.

До войны у него профессия была самая антивоенная — строитель. Он строил для людей дома. Но вот люди ушли на фронт, а дома остались пустыми. Осталось недостроенным и то здание, фундамент для которого заливал мастер Москаленко со своими рабочими.

Он мог бы стать военным строителем и так получилось сначала. Но война вновь внесла свои поправки, и Григорий Афанасьевич стал водителем танка «Т-34» Ураль-

ского танкового добровольческого корпуса. Это был первый танк. Потом было еще шесть. Машины горели, взрывались, их разбивали «болванками», а человек, водитель Москаленко, бывший строитель, после этого садился в новый танк, который ждала точно такая же судьба, потому что бронированные машины были молотом победы войны, потому что так было нужно.

Он сидит в кресле, плотный, смуглый человек. Тяжелые рабочие руки, «обработанные» войной и трудом, сжаты в кулаки и лежат на коленях, словно он вспоминает тот самый случай.

СЛУЧАЙ и вправду был необычный и рожден был необходимостью войны, рабочей сметкой и огромной храбростью.

На Сандомирском направлении, в разгар войны, во время одной из танковых операций... Впрочем, это могла быть не операция, а танковая атака за безымянную высоту, каких за войну было сотни.

Под плотным огнем, который смел с брони десант, два танка прорвались в расположение фашистов... Только два танка, которые оторвались от своих, и путь назад был закрыт. Гитлеровцы, осмелев, начали окружать танки. Машины молчали. Бой громыхал где-то

вдали. На броне сидели люди в чужой форме и требовали открыть люки.

— Что будем делать? — спросила рация голосом командира соседнего танка Петра Габарского, хорошего знакомого Григория Москаленко.

Решение пришло внезапно — вызвать огонь на себя.

— А ну, осколочным по броне!

Приходилось ему встречаться с врагом и лицом

к лицу, когда брали Берлин, когда освобождали Прагу.

Но самая страшная встреча была возле Праги. Украинец Петр Заремба, башкир Закир Закиров и русский Григорий Москаленко остановили танк в лесу.

Григорий Афанасьевич не успел сделать и десятка шагов, как услышал голоса. Присмотрелся — вояки из РОА, власовцы.

звучат не механически. Слишком надолго остаются раны, нанесенные войной. Навсегда.

Потом мы пошли на место его работы. Дело было самое обычное. Где-то разорвало трубу, и Григорий Афанасьевич, как начальник сантехслужбы, хотел узнать — что и как, и почему.

На поле дул пронизывающий ветер. Москаленко крепче запахи-

вал полы плаща и деловито разговаривал с рабочими, раздумывая, как ликвидировать неисправность.

Вдали на горизонте дымилась труба мирного Магнитогорска, одного из многих городов страны, которую он защищал со своими товарищами.

Два ордена Славы, орден Красной Звезды, орден Отечественной войны и несколько медалей он, наверное, надевает по большим праздникам, когда войну вспоминать не так горько.

В. КОПНОВ.

## Память солдата

Машины полыхнули взрывами. Оба танка обстреляли друг друга осколочными снарядами. Гитлеровцев будто смело с брони. Уже никто из них не помышлял о сдаче танков.

Что осталось от войны у Григория Афанасьевича? Десять наград за мужество, четыре ранения, чувство товарищества и память о пережитом. И еще навсегда осталась ненависть к тем, кто развязывает войну, кто отрывает людей от работы.

Еще на фронте узнает Григорий Яковлевич о новой машине, над созданием которой трудились в глубоком тылу советские конструкторы. Он буквально горел желанием прикоснуться к штурвалу новой скоростной машины, испытать ее, испытать себя. И эта его мечта вскоре осуществилась. Бахчиванджи был отозван с фронта для испытаний самолета с реактивным двигателем БИ-1, сконструированного под руководством В. Ф. Болховитинова.

Минули дни предварительной подготовки, и

Их хозяева были разгромлены, а эти, не ожидая пощады от советских воинов, спасали свои шкуры в лесах. Григорий Афанасьевич попятился. Под ногой у него хрустнула ветка. Увидев бойца, изменники открыли огонь. Москаленко был ранен и стал отстреливаться. Друзья из экипажа, услышав стрельбу, бросились на помощь. Враги отступили, оставив более двух десятков раненых и убитых...

НАВЕРНЯКА, он не один раз рассказывал об этом. И все-таки, слова его

не на скорость полета. Пилот выполнил и это задание. Приборы с землели засекли скорость 800 километров в час. В этом полете он встретился с новыми, еще не изученными явлениями, необычно затруднившими вывод самолета из пикирования. Это был последний полет коммуниста Г. Я. Бахчиванджи.

## Г. Я. Бахчиванджи

## присвоено звание Героя

капитан Бахчиванджи сел в кабину непривычного самолета без винта, а присутствовавшие при испытаниях услышали непривычную команду «От хвоста!».

Затем следуют другие полеты. В одном из них Бахчиванджи на БИ-1 показывает небывалую скорость подъема на высоту 82 метра в секунду. 27 марта 1943 года было решено провести испыта-

ние на скорость полета. Пилот выполнил и это задание. Приборы с землели засекли скорость 800 километров в час. В этом полете он встретился с новыми, еще не изученными явлениями, необычно затруднившими вывод самолета из пикирования. Это был последний полет коммуниста Г. Я. Бахчиванджи.

Система «поток» дает исчерпывающую информацию на все вопросы по пассажирским авиаперевозкам между 157 городами страны.

Как сделать работу Аэрофлота более четкой и слаженной? Эту задачу решают специалисты многих организаций. Одна из новых разработок, получившая название «поток», стала экспонатом ВДНХ СССР. Это — автоматизированная система прогнозирования пассажирских потоков и расчета плана движения самолетов. Она незаменима при подготовке открытии новых авиалиний, составлении плана полетов.

Система «поток» дает исчерпывающую информацию на все вопросы по пассажирским авиаперевозкам между 157 городами страны.

## ПО АЭРОФЛОТУ

## АВИАТОРЫ СОРЕВНУЮТСЯ С МОРЯКАМИ

Недавно в адрес Семледжинского райкома ВЛКСМ пришло письмо от комсомольско-молодежного экипажа танкера «Экимчан» Дальневосточного морского пароходства. В нем моряки вызвали на соревнование передовое предприятие поселка Экимчан.

Вызов на соревнование приняли молодые авиароботники аэропорта Экимчан.

На собрании коллектива аэропорта по деловому обсудили письмо моряков и единодушно решили включиться в социалистическое соревнование за досрочное выполнение плана решающего года пятилетки.

Соревнующиеся договорились, что в течение года будут обмениваться делегациями для проверки хода выполнения социалистических обязательств.

## КРЫЛАТЫЙ ПОМОЩНИК

Самолет ИЛ-14 с позывными «Я — рыбак» появился над Охотским морем. Он пришел на помощь судам объединенной экспедиции Дальневосточного бассейна, добывающим рыбу в сложных ледовых условиях.

Тяжелые льды заблокировали район побережья Камчатки, где ведут промысел 250 судов. Снизилась маневренность траулеров, упали уловы.

Летчики Л. Вагин, В. Колегов ищут во льдах разводья, куда можно выставить тралы, и сообщают координаты промысловым судам. Самолет ведет разведку льдов, сообщает курсы, которыми следует идти судам, чтобы благополучно выбраться из ледового окружения. На основе данных разведки руководство экспедиции составляет оперативные планы ведения промысла. В результате в последние дни, несмотря на сложные условия промысла, уловы возросли.

«ПОТОК» РЕГУЛИРУЕТ ПОТОК

Как сделать работу Аэрофлота более четкой и слаженной? Эту задачу решают специалисты многих организаций. Одна из новых разработок, получившая название «поток», стала экспонатом ВДНХ СССР. Это — автоматизированная система прогнозирования пассажирских потоков и расчета плана движения самолетов. Она незаменима при подготовке открытии новых авиалиний, составлении плана полетов.

Система «поток» дает исчерпывающую информацию на все вопросы по пассажирским авиаперевозкам между 157 городами страны.

## НАВСТРЕЧУ ПОДВИГУ

...15 мая 1942 года летчик-испытатель Григорий Яковлевич Бахчиванджи совершил первый в мире полет на самолете с ракетным двигателем.

С самого раннего детства мечтал юноша из станицы Брыньковской

Краснодарского края об авиации и осуществил свою мечту. Уже в начале 30-х годов он становился не просто летчиком, а испытывает новые машины в научно-исследовательском институте Военно-Воздушных Сил.

У ДРУЗЕЙ

ПО СОРЕВНОВАНИЮ

Обязательства

Выполнены

Коллектив Ленинградского летного подразделения реактивной техники, где командиром Н. Коношенков, досрочно завершил выполнение производственного плана первого квартала и сейчас успешно трудится во втором квартале. Квартальный план по налету тонно-километров на собственном СМП выполнен на 110,7 процента с высоким качеством. Экипажи добились высокой производительности полетов: на самолетах ТУ-104 на 100,8 процента, а на ТУ-134 — на 113,3 процента.

Коллектив Ленинградского летного подразделения турбовинтовой техники, где командиром А. Федотов, выполнил квартальный план по налету тонно-километров на 101,3 процента и обеспечил производительность полетов на самолетах ИЛ-18 на 104,9 процента. Все полеты экипажами выполнены с хорошим качеством. В первом квартале коллектив выполнил ответственное задание по полетам в сложных условиях Заполярья, с честью справился с ним.

Ленинград.

Юные

космонавты

Уже несколько лет существует при учебно-тренировочном подразделении Приволжского управления группа «юные космонавты». Эти слушатели — самые молодые среди курсантов — набираются из школ подшефного района и десять месяцев в году усердно занимаются вопросами аэродинамики, метеорологии, самолетовождения и изучают материальную часть крылатых машин.

Преподавание организуется на общественных началах. Конечно, это для преподавательского состава дополнительная нагрузка, но зато школьникам приносит несомненную пользу. Цель курсов — дать общие, основные представления об авиации, познакомиться с ней, развить общий кругозор, раскрыть юным слушателям перспективы дальнейшего развития авиации.

Разумеется, не все юные слушатели станут в будущем работать в авиации. Но это и не является целью курсов. Но многие слушатели уже поступили в летные училища.

г. Куйбышев.

## Судьба ЧЕЛОВЕКА

ПЯТЬ лет он не был на земле. Такую цифру недавно насчитали Андрею Алексеевичу Кокунину его товарищи по летному подразделению в Кольцово, где командиром Сергей Семенович Усов. Знаменательный для гражданской авиации 1973 год вдвойне знаменателен для Кокунина. Ровесник Аэрофлота, он в этом году прощается с авиацией, которой отдано 33 года жизни.

Сразу же после средней школы он покинул родную Тюменскую область и поехал через Сибирь в Иркутск, в школу авиамехаников. Как и все мальчишки 1923 года рождения, Андрей мечтал об авиации, но его мечты о небе опирались на зем-

ные скорости, низкая высота полета делали массированные налеты советских штурмовиков особенно внезапными и страшными. Скоростной бомбардировочный авиаполк, где начал свою службу Андрей Алексеевич, базировался недалеко от линии фронта, и вместе с ним Кокунин изведал всю горечь отступления первой военной осени. Преимущество врага в воздухе, педантичная четкость работы его зенитных подразделений — все это довелось ощутить не раз. Изрешеченные осколками самолеты приходилось латать чем придется, изворачиваться, изобретать, в походных условиях делать то, что немислимо совершить даже

зани. Там ему были вручены две медали: «За боевые заслуги» и «За победу над Японией».

После демобилизации Кокунин начал работать авиатехником в кольцовской АТБ. Через полгода его направили в школу высшей летной подготовки, и после окончания школы Андрей Алексеевич стал бортмехаником. Здесь-то и началась «воздушная» часть его биографии. Одним из первых в подразделении он перучился на ИЛ-18 и с 1960 года летает на этих машинах.

Свой огромный опыт Кокунин передает молодым бортмеханикам. Он внештатный инструктор в подразделении. В начале шестидесятых годов он

## СЕГОДНЯ — ДЕНЬ ПОБЕДЫ

лю. Он знал, что авиации необходимы люди всевозможных профессий, что авиация — это прежде всего сложная современная техника.

Как все мальчишки 23 года рождения, в грозном сорок первом году он пошел защищать Родину от фашистов. Тогда, в августе сорок первого, в школе авиатехников не получило торжественного выпуска.

Открытые светофоры воинскому эшелону, теплушки, и все ближе линия фронта. А на станциях толпы беженцев, забитые вокзалы. Тревожный голос Левитана из репродуктора, и первые следы вражеских бомбежек. Людское горе усугубляло ненависть к врагу. Кокунину не терпелось поскорее прибыть к месту назначения, приступить к делу. И этим хоть в какой-то мере утолить жажду мести.

...«Черная смерть» — так называли фашисты штурмовые бомбардировщики ИЛ-2 и ТУ-4. Боль-

ше на заводе. Иначе нельзя, потому что на этих машинах летают такие же, как он, девятнадцатилетние парни, и от надежности его ремонта зависит их жизнь.

ГОД во фронтовой авиации засчитывался за три. Это по части трудового стажа. Но как учесть погибших друзей, ранения, фронтовые госпитали, недели, когда не успеваешь глаз сомкнуть? Победа — вот единственная равноценная плата за эти годы. И победа близка. Тот трагический путь, который был проделан в сорок втором, пройден еще раз, уже в другую сторону, на запад. Но Родина потребовала от своих солдат еще одного усилия. Опять путь на восток, где поднимала голову милитаристская Япония. Почти три года техник-лейтенант Андрей Алексеевич Кокунин служил в звене управления штурмовой авиационной диви-

зии. Там ему были вручены две медали: «За боевые заслуги» и «За победу над Японией».

Отличное знание материальной части делают Кокунина незаменимым в экипаже. Кстати, место бортмеханика — по правую руку от командира корабля, и, наверно, поэтому последний по времени командир Андрея Алексеевича — Василий Петрович Козин — называет его своей правой рукой. В 1972 году экипаж Козина занял первое место в подразделении по результатам социалистического соревнования, и Кокунин вместе со своими товарищами получил диплом. Это очередная награда за безупречную работу и отличную дисциплину.

В конце апреля Андрей Алексеевич Кокунин завершил свой последний рабочий рейс. 33 года в авиации. 20 тысяч часов в воздухе. Такое не проходит бесследно. Кокунин прощается с небом, но не расстается с Аэрофлотом.

И. ГРИШИНА.

ПЯТЬ МИНУТ  
НА КОМПЛЕКТОВКЕ

— В Москву, на утренний рейс.

— В Минеральные Воды, будьте любезны, два билета.

Сколько человек за день обращается в кассы Аэрофлота за билетами! Здороваются с кассирами, смотрят вот так, доверительно, говоря глазами: «Моя судьба в ваших руках».

— Рейс двадцать девять ноль три, Минеральные Воды, пятого, два — профессионально четкие интонации кассира не похожи на вкрадчивые пассажирские.

...Оставим на некоторое время нижний зал Свердловского центрального городского агентства воздушных сообщений и поднимемся туда, откуда в кассу передадут «мест нет», или, скажем, «даю 9 Борис, Владимир».

Недавно городское агентство «новоселье», получило несколько дополнительных помещений. У касс стало посвободнее. Но в группе комплектровки все осталось по-прежнему, и разве что возросший темп работы дежурных напоминает, что объем пассажирских перевозок постоянно возрастает.

За каждым пультом — две дежурные, но и они в час пик не успевают отвечать на все запросы.

— Пульты обслуживают определенную группу рейсов, — знакомит с работой на комплектровке старшая группы Г. Н. Арефьева. — С утра, замечено, большим спросом пользуются рейсы второй, третьей группы — московского, ленинградского направлений. В первой группе у К. В. Чучалиной и Н. Г. Романовой пока «поспокойнее».

— Из картотеки берем рейсовую карточку, отмечаем номер места, на обороте город. Технология простая, — объясняет дежурная Н. Г. Романова.

На деле взять нужную карточку оказалось далеко не так просто: в какой из тридцати ячеек картотеки запрашиваемый рейс? А де-

журная быстро отвечает на телефонный вызов, мгновенно переключается на вспыхнувший зеленый огонек на пульте.

— В дежурных мы ценим быстроту реакции, — вспоминались слова Г. Н. Арефьевой.

— Сорок восемь ноль два десятого, — запрашивают с пульта. Рука дежурной привычно потянулась к картотеке, но после секундного замешательства опустилась. — Сорок восемь ноль два по нечетным, — напоминает она кассиру.

Как таблицу умножения, Г. Н. Романова помнит не только расписание, но и различные сокращения и правила.

...К одиннадцати часам на первой группе все чаще отвечали «мест нет», предупреждали кассиров «последние даю».

— Передайте на все периферии, что на Кустанай и Целиноград вводятся дополнительные рейсы, — подошла к ним Арефьева. — Будем просить и на Ереван.

Как при сложении «два пишем, три в уме», так дежурные, добавив новые рейсовые карточки в картотеку, запомнили всю информацию об этих рейсах. Возросшая роль процессов запоминания, восприятия, мышления усложнила профессию дежурного.

— Автоматическая система управления запланирована на более позднее время, — сказала в беседе старшая группы, — поэтому сегодня так важно рационально организовать труд дежурных, помочь им дальше сохранять готовность к действию.

Последний месяц весны — это как бы и последняя репетиция летней «миграции» на юг, времени летних отпусков. На комплектровке рейсов она проходит успешно.

— В Москву, на вечерний рейс...

— В Минеральные Воды, будьте любезны, два билета... Т. АКОПЯНЦ.

НОВОСТИ  
ЗАРУБЕЖНОЙ  
АВИАЦИИ

Лесные пожары на юге Франции превратились в национальную проблему. Общество «Аэросистем Флешер» разработало приспособление, которое позволяет большому транспортному самолету «Норатлас-2501», поднимающему от 15 до 18 тонн воды, заполнять свои цистерны, не производя по-

САМОЛЕТ  
ПРОТИВ  
ПОЖАРА

садки на удаленных аэродромах. Экономится много времени, и удается обойтись меньшим числом самолетов.

Опустошив цистерну, самолет снижается над морем, опустив в воду штангу с черпаком-заборником, и наполняет с помощью ускорительного насоса цистерну.



Свердловск — крупнейший промышленный, научный и культурный центр Среднего Урала готовится в этом году отметить свое 250-летие. Основанный два с половиной века назад как горнозаводской поселок, после Великой Октябрьской социалистической революции он превратился в миллионный город с высоко развитым машиностроением. Поэт сказал: «Урал — опорный край державы». Свердловск можно назвать одной из кузниц, где в годы Великой Отечественной войны ковалась победа над фашистскими ордами.



# Наши интервью

## КОМСОМОЛЬСКИЙ, МОЛОДЕЖНЫЙ

СЕКРЕТАРЯ комсомольской организации авиапредприятия Я Николая Падерина я встретил у кабинета директора. Только что закончилось совещание, на котором подводились итоги социалистического соревнования. В целом показатели хорошие, но особенно доволен Николай тем, что цех № 3 занял второе место. И не только потому, что цех недавно приступил к освоению ремонта новых газотурбинных двигателей. И заслуга комсомольцев цеха в том, что это освоение происходит без раскаток и задержек.

Корреспондент:

— Какие трудности встали перед комсомольцами цеха в связи с новым заданием?

— Цех наш молодежный. Приходят к нам и те, кто только что отслужил в армии, и те, кто только что закончил среднюю школу. Производство знают недостаточно. Сразу начинаешь учить. И вдруг такое изменение: освоение новых для нас двигателей. Другая технология, специфика труда, прежних знаний стало маловато. Но и этот «минус» — молодость — обернулся плюсом. Ребята с увлечением взялись за но-

вое задание. Организовали комсомольцы совместно с администрацией широкое обучение молодых рабочих, которое проходило как в процессе работы, так и в нерабочее время в форме технических занятий. Объявили конкурс на лучшее рационализаторское предложение. Те, кто уже хорошо изучил производство, возглавили бригады.

**ТРУДНОСТИ** — это своеобразная лакмусовая бумага отношения людей к труду. Интересно, какими новыми качествами раскрылись комсомольцы цеха, выполняя новое задание?

— Вы, вероятно, заметили на Доске почета фотографию Юрия Репина, победителя городского соревнования «Мастер — золотые руки». Так он проявил себя не только как высококвалифицированный и опытный специалист, но и умелый организатор. Юрий — бригадир на одном из наиболее ответственных участков окончательной сборки. И мы не имеем ни одного возврата. Или, скажем, Николай Поляков. Работает недавно. Начиная с азов, а сейчас уже бригадир, учит других. И рост этот — результат комсо-

мольского стремления не только точно выполнять все технологические нормы и где можно упрощать операции. Поляков — один из лучших рационализаторов цеха.

Есть у нас еще один сложный участок — сборка и балансировка роторов двигателя. «Большое» место. Большинство возвратов двигателей — это именно из-за него.

Хочется еще сказать о производственной дисциплине. Там, где ее нет, любое дело чрезвычайно сложно, а тем более, когда скоро переход на серийный ремонт новых двигателей. В цехе за последний год не было ни одного нарушения.

Корреспондент:

— Можно ли с уверенностью сказать, что ваш цех готов встретить комиссию, которая даст «добро» на серийный ремонт двигателя?

— Да, испытание первых двигателей прошло нормально. И мы надеемся, что скоро на пассажирских вертолетах появится еще большее количество газотурбинных двигателей, более мощных и надежных.

**А. ПАШКОВ,**  
студент факультета журналистики УрГУ.

## ЯК-40: африканский марафон

Недавно в международном аэропорту Шереметьево приземлился реактивный самолет ЯК-40. На земле экипаж готовился встретить цветами, как это обычно водится, когда друзья возвращаются из далеких путешествий. Но в руках «путешественников», спускавшихся через несколько минут по трапу, уже были цветы — алые гвоздики. Ими провожала экипаж Африка... ЯК-40, созданный в ОКБ Генерального конструктора А. С. Яковлева, завершил свои демонстрационные полеты над Африканским континентом: 2 месяца в пути, 17 стран, 149 часов летного времени, 145 взлетов и посадок, 61070 воздушных километров.

Руководитель полета Ю. П. Чикин уже имеет солидный стаж заокеанских полетов на ЯК-40. Почти год назад вот так же мы встречали его машину из

полугодичного рекламного рейса по Латинской Америке.

Мы и попросили его сравнить эти два полета.

— Южная Америка тогда нам преподнесла немало сюрпризов. Впрочем, к самому главному — полетам в горах, трудным подходам к аэродромам, посадкам на высоте 4000 метров — мы были заранее готовы. В Африке этого мы уже не боялись и подавно. Но зато тропическая жара, температура воздуха плюс 47, влажность почти 100 процентов. И, наконец, самое страшное — пыльные бури. Но за эти два месяца мы не заменили в машине ни одного маленького винтика. А машина самая обычная, серийная.

— Полет преследовал прежде всего рекламные цели?

— Верно. В каждой стране велись технические и коммерческие переговоры.

В Дакаре, например, на пресс-конференции присутствовали не только представители местных авиакомпаний, но и специалисты «Эр-Франс», «Люфтганзы», «Пан Ам», «Алиталии». Нашим «Яком» интересовался весь мир.

— Были ли пассажиры на борту?

— У нас есть даже список самых именитых пассажиров. На сей раз выразили желание полетать на ЯК-40 президент Танзании Джулиус К. Ньерере и президент Замбии Кеннет Дэвид Кайнда и многие члены Революционного совета Сомали. Ну, а от местных летчиков вообще не было отбоя.

— И вы доверили им штурвал? — Этот вопрос мы уже задали командиру экипажа Герою Советского Союза В. Г. Мухину.

— Больше того: африканские летчики участвовали почти во всех наших полетах. ЯК очень прост в управлении, и специалисту овладеть совсем несложно. Мы даже обходились без переводчика... Выглядело это все, примерно так: я взлетал, набирал высоту, а затем передавал управление африканскому пилоту. Одно их слово после посадки все мы понимали без переводчика: «Фантастика!».



Экипаж Кольцовского предприятия, где командиром пилот первого класса Г. Н. Большаков, один из лучших в коллективе. На снимке: экипаж после возвращения из дальнего рейса в Хабаровск.

## ЗА ЗВУКОВЫМ БАРЬЕРОМ

— Если говорить откровенно, то сегодня я лечу на нем в первый раз. И знаете — нравится... — так ответил на мой первый вопрос Герой Социалистического Труда Генеральный конструктор Алексей Андреевич Туполев в тот миг, когда мы были на высоте порядка 13 тысяч метров и из кабины пилота поступил короткий доклад командира корабля Эдуарда Ельяна:

— Мы ушли за «единичку»...

«Единичкой» на лексиконе летчиков зовется скорость звука, и еще недавно, сравнительно, конечно, это был барьер, на котором «спотыкались» и конструкторская мысль, и крепость стальных крыльев, и мужество испытателей.

Так было совсем недавно. А вчера первый серийный ТУ-144 ушел в свой очередной полет, целью которого была проверка аэронавигационной аппаратуры самолета и системы автоматической посадки.

Это был полет испытательный, но машина уже так хорошо зарекомендовала себя, что авиаторы пригласили на ее борт не только инженеров конструкторского бюро, но и группу московских журналистов и кинооператоров.

— Мы помним декабрьский день 1968 года, когда сверхзвуковой пассажирский впервые поднялся в воздух. Прошло четыре с небольшим года. Что нового появилось в вашем самолете за то короткое время, когда его уже поставили в серию?

— Нового много. Если говорить о тонкостях, то нам не хватало времени полета, — ответил Алексей Андреевич. — Но основное перечислить ус-

лею. После первых испытаний мы установили на самолете передние подвижные крылья, которые значительно повышают «стойчивость» самолета во время взлета и посадки.

Забегая вперед, скажу: я просто пропустил тот миг, когда мы коснулись бетона Шереметьевского аэродрома, куда приземлился сверхзвуковой. В этом, наверное, были «виноваты» и шасси, и мастерство экипажа, который в этот день выглядел так: первый пилот Эдуард Елян, второй — Валерий Молчанов и бортиженер Юрий Селиверстов. Штурман в этом самолете не нужен: бортовое счетно-решающее устройство помогает летчикам не только строго выдерживать курс, но и выбрать самый оптимальный режим полета, высоту, скорость, иметь в виду запасные аэродромы, производить расчеты на заходе на посадку...

— И, конечно, мы не можем не отметить те новые двигатели конструкции Н. Д. Кузнецова, которые сейчас несут нас со скоростью 2100 километров в час. У них значительно улучшены характеристики.

Я возьму на себя смелость сказать, что эти испытания пройдут успешно, и скоро многие из нас на крыльях ТУ смогут продлить свою жизнь: если мы с вами вылетим из Хабаровска в восемь утра, то в Москве будем в шесть. Будем летать, опережая время.

**П. БАРАШЕВ.**  
(Спец. корр.  
«Правды».)  
Борт ТУ-144.



СТАРТ —  
16 МАЯ

16 мая в г. Свердловске примет старт XIX летняя спартакиада УрУ ГА, посвященная ударному году девятой пятилетки.

Первыми будут оспаривать звание чемпиона УрУ ГА 1973 года спортсмены по пулевой стрельбе. В спортивных состязаниях примут участие сборные команды всех предприятий Уральского управления.

Самые меткие будут включены кандидатами в состав сборной команды управления, им предоставляется право защищать спортивную честь нашего управления на первенстве Аэрофлота в г. Кировограде с 8 по 12 июля.

**М. ГОРЮКОВА.**

ПЕРВЫЙ  
ЭТАП

В Октябрьском районе КПСС города Кургана начались соревнования с авиаторами перед вручением партийных документов.

Одним из первых прошли его ветеран Аэрофлота С. Н. Сенечев, переводчик из АТБ В. Т. Антонов, Л. Г. Митрофанов, лучшие работники службы РИС.

**Л. ЦЫБЕНКО,**  
заместитель  
командира  
Курганского  
авиапредприятия  
по политико-  
воспитательной  
работе.

Обо всем  
ПОЧЕМНУГУ

ФИЛЬМ

ОБ АВИАТОРАХ

Группа кинолюбителей Майкопского авиапредприятия создает фильм, который она назвала «За большой хлеб Кубани». Съёмки ведет диспетчер аэропорта А. Г. Леканов, сценарий написан заместителем командира по политико-воспитательной работе И. М. Ладягиным.

Уже заснята значительная часть фильма. Кадры рассказывают о труде и быте экипажей, работающих в хозяйствах края, о лучшем командире самолета коммунисте тов. Войлове.



ЯК-40 в Кургане.

Фото В. Щербакова.

Наши адреса  
и телефоны

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

За редактора Ю. К. ГЕНДЕРТ.

НС 13252. Заказ № 4663.

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