

**НА МАРШЕ—  
ТРЕТИЙ,  
РЕШАЮЩИЙ**



# Авиатор УРАЛА

ОРГАН УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ  
И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

№ 23 (1903).

СРЕДА,

**25**

ИЮЛЯ

1973 г.

ГОД ИЗДАНИЯ

XXX

Цена 2 коп.

## НОВОСТИ

За образцовое выполнение особо важных заданий по борьбе с лесными пожарами в лесах Свердловской области объявить благодарность и наградить денежными премиями В. Горна, Л. Подвойского, Е. Сидоркину, А. Стахеева, А. Поля, В. Шебалдина, Н. Захарова, И. Карташева, В. Бо-

## В небе— пожарные

родина, А. Фельдзингера.

Такой приказ министра лесного хозяйства РСФСР получило Свердловское областное управление лесного хозяйства.

Тревожной выдалась нынешняя весна. Да и лето оказалось не лучше. Настораживающе звучали сообщения синоптиков — в лесах высокая пожарная опасность. А в лесах действительно было неспокойно. Каждое утро поднимается в воздух на своем АН-2 летчик - наблюдатель Л. Подвойский. Ему приходится патрулировать многие гектары леса на севере области. Он первым должен обнаружить чернющий шлейф, поднимающийся над сопками, первым сообщить о пожаре. Не один раз на день радистка центральной Ивдельской радиостанции Е. Сидоркина принимала сигнал: вижу огонь.

Первыми встречаются с ним парашютисты. Парашютная команда инструктора А. Стахеева только нынче потушила тридцать четыре пожара. (Окончание на 2 стр.)

## С МАКСИМАЛЬНОЙ ОТДАЧЕЙ

Государство вкладывает значительные средства в строительство наземных сооружений гражданской авиации. И все же темпы роста авиаперевозок опережают развитие наземных служб. В ряде аэропортов образовался разрыв между потребностью в воздушных перевозках и возможностью их наземного обеспечения. Во многих аэропортах недостаточна пропускная способность аэровокзалов, перронов, мало мест в гостиницах.

В крупных аэропортах возникла необходимость строительства централизованных систем заправки самолетов топливом, внедрения механизации и автоматизации производственных процессов, организации широкого использования информации вычислительной техники АСУ. Эти проблемы будут решаться в девятой пятилетке.

В ряде аэропортов

Уральского управления уже действуют автоматизированные системы управления движением и посадкой самолетов и другое оборудование, позволяющее уменьшить зависимость полетов от метеорологических условий.

Для решения экономических и социальных задач потребуется осуществить большую программу капитального строительства.

По капитальному ремонту выполнено работ на сумму 9 млн. рублей. Особое внимание было уделено ремонту пассажирских зданий, жилого сектора.

План по вводу основных фондов 1972 года управлением выполнен. Введены многие необходимые объекты производственного назначения и жилье, которые в значительной степени повысили показатели государственного плана перево-

зок. При формировании плана капитального строительства на 1973 год осуществлялась дальнейшая концентрация капитальных вложений на переходящих стройках. Объем незавершенного строительства производственного назначения снижен против 1972 года. Для успешного выполнения плана капитального строительства от руково-



дителей предприятий требуется строгое соблюдение установленных сметных стоимостей строек и объектов и недопущение увеличения утвержденных смет.

Необходимо тщательно разбираться с незавершенным строительством, составить акты ввода или

принять на баланс все объекты, находящиеся в эксплуатации, не оформленные актом ввода, представить материалы на списание затрат по неосуществленным строительным объектам и нестроительным затратам. В планах следует учитывать строительство объектов по децентрализованным источникам финансирования так же, как и по централизованным капитальным вложениям.

Практика строительства жилых домов показала, что стоимость одного квадратного метра площади имеет тенденцию к увеличению. Такое положение нельзя считать нормальным для строительства в текущей пятилетке. Основными причинами, вызывающими удорожание жилищного строительства, являются: применение неэкономичных типовых и, осо-

бенно, индивидуальных проектов;

недостаточное применение блочного и крупнопанельного строительства.

Успешное осуществление планов капитального строительства как по отдельным объектам, так и по всему предприятию в целом требует строгого соблюдения установленных сроков подготовки проектно-сметной документации, выполнения заявок на поставку материалов и оборудования, согласования с подрядными организациями объектов работ, заключения договоров на проектные работы и на строительство, а также своевременного оформления финансирования. Для повышения качества строительства необходимо организовать хороший технический и авторский надзор.

**М. ТЕРЕНТЬЕВ,**  
заместитель  
начальника УРУ ГА  
по наземным  
сооружениям.

## ВЕРЕН СВОЕМУ ДОЛГУ

Война застала 19-летнего Николая Малякина в Ленинградском военном округе, он служил в ВВС. Выпускник военно-авиационного училища связи прошел многие фронты, воевал с первого до последнего дня. Бои под Москвой, Сталинградом, Курском, в Белоруссии, Польше — этапы воинского пути Николая Михайловича.

Днем и ночью готовил Малякин на аэродромах радиооборудование для военных самолетов «Чаек», ЯК-1, ЯК-9, ЯК-3, тех самых, которые в конце войны Советское правительство подарило французским пилотам полка «Нормандия—Неман». Войну гвардии старший сержант истребительного авиаполка Николай Михайлович Малякин закончил за Берлином в Потсдаме. О боевой доблести говорят медали за оборону Ленинграда, Сталинграда, за освобождение Варшавы, взятие Берлина.

Четыре года боев научили Малякина смотреть на события шире, дали огромный опыт общения с людьми. Это крепко помогло ему потом, затем в ра-

боте пропагандиста и политинформатора, лектора. Когда Малякин стал им? Надо полагать, на фронте, когда редактировал боевую стенгазету своей авиаэскадрильи.

Ветеран Великой Отечественной войны, после демобилизации из армии остался верен своей профессии — пришел на работу в гражданский воздушный флот. Свою трудовую

деятельность в Аэрофлоте начал в Березово, два года старшим радиотехником, три года — начальником радиопункта. С 1952 года — начальник службы связи в

## Рассказы о коммунистах

Пермском авиапредприятии и 20 лет на этом посту без единого взыскания. Здесь-то Николай Михайлович стал одним из активных и лучших пропагандистов в родном коллективе. Стаж пропагандиста у Малякина солидный — 25 лет, с 1948 года. В Березово он три года вел кружок истории партии.

Николай Михайлович выступает с беседами, лекциями на международные темы в своей службе, борт-

проводников, в службе ГСМ. И очень часто по вторникам в 8 часов 30 минут утра — перед командно-руководящим составом авиапредприятия, служа-

щими. Встречи с Малякиным обычно ждут, вторники некоторые так и называют — малякинские вторники. Потому что говорит он просто, не по бумажке и всегда узнаешь новое, интересное. Международная тема — любимый конек пропагандиста, тема, с которой он вплотную познакомился еще в странах Европы. А подошел он к этой теме еще на фронте, когда с оружием в руках сражался за свободу народов. Первое знакомство с картой мира началось, с боевых карт, карт сражений...

Темы выступлений Н. М. Малякина разнообразны. «Общая характеристика стран Америки» — совсем недавняя лекция. Перед этим — беседа о положении в странах Африки. А затем — внутреннее положение в Китайской Народной Республике. Подготовлена у пропагандиста и лекция «Финансовый кризис капиталистической системы».

Выступлений Малякина не просто ждут, из служб поступают в командование заявки. И после лекции обычно — задушевный разговор, вопросы.

Любопытный случай — Николай Михайлович прово-

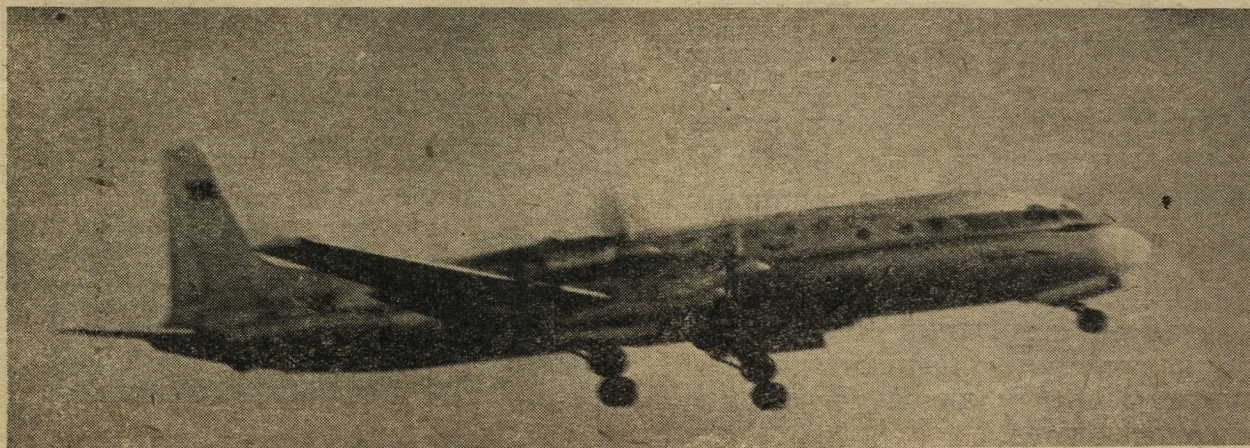
дил лекцию о внутреннем положении в КНР. После нее кто-то из девушек вдруг спросил: «Кто такой Хуан Перон и что происходит в Аргентине?» Для Н. М. Малякина это не было неожиданностью. За всеми изменениями в политической карте мира он пристально следит, подробно, исчерпывающе ответил на вопрос бортпроводниц. Память его четко хранит десятки событий, калейдоскоп фактов. Он может лишь забыть точную дату, но событие, страну, где оно происходит, всегда помнит отчетливо.

За основу берет часто материалы из журнала «Новое время». Ранее нередко пользовался статьями из журнала «За рубежом». За международными событиями следит каждый день — и по радио, и газеты просматривает внимательно, — одно событие в журнале почерпнет, другое в газете.

Так постепенно подбирается материал к каждой встрече со слушателями. В последние годы неплохим помощником Николая Михайловича Малякина стал голубой экран. Регулярно по телевидению он слушает передачи «С телеграфной ленты».

Н. М. Малякин наиболее часто выступает в службе связи. Там, в основном, молодежь, она тянется к живому слову, горячо интересуется международными событиями. И часто, как и работники других служб, говорит политинформатору: «Спасибо!».

**Ю. ГЕНДЕРТ.**





ГОД-РЕШАЮЩИЙ,  
ТРУД-УДАРНЫЙ!

Коллективный

Договор

выполняется

Сегодня в Челябинском авиапредприятии состоялась профсоюзная конференция, посвященная ходу выполнения коллективного договора.

В докладе начальника штаба В. А. Адищева большое место было уделено выполнению производственного плана. Первое полугодие третьего, решающего года пятилетки челябинцы завершили успешно. Отправка пассажиров составила 101,8 процента от плановой, грузов — 1048, почти 111,4.

В этом сказалась большая работа по организации социалистического соревнования среди труженников предприятия. Ежемесячное подведение итогов соревнования среди служб дает возможность выяснить состояние дел в различных подразделениях. Немалая заслуга в выполнении плана принадлежит передовикам соцсоревнования — лучшему бригадире шоферов аэродромной бригады Х. В. Гаряеву, авиатехнику Е. С. Шишкову, слесарю-агрегатчику, автору почина по восстановлению самолетных деталей Б. П. Белодубровскому. Большой вклад в выполнение социальных обязательств внес И. И. Гнездилов, командир ЯК-40, первым освоивший новую технику.

Ф. КОРОЛЕВ,  
заместитель  
председателя  
комитета профсоюза.

г. Челябинск.

ЕЩЕ ОДНА  
ВЫСОТА

Л. УЛАНОВОЙ

В торжественной обстановке в ордена Ленина Академии гражданской авиации проходила в этом году защита дипломных работ. Первым войти на защиту диплома — большая честь для выпускника. Нынче ее удостоилась командир летного коллектива самолетов ИЛ-18 Герой Социалистического Труда, известная летчица Любовь Михайловна Уланова.

Пять лет назад Любовь Уланова, ровесница Октября, решила взять еще одну жизненную высоту — поступила учиться на командный факультет высшего учебного заведения гражданской авиации. Не смутили ее ни имеющиеся заслуги, ни большая занятость на службе. Упорство, труд, огромная жажда знаний помогли преодолеть все препятствия. Ее диплом получил отличную оценку.

Т. ОГНЕВА.

г. Ленинград.

## Своевременно подготовиться к занятиям в школах коммунистического труда

Президиум ЦК профсоюза авиарботников на своем заседании обсудил итоги учебного года в школах коммунистического труда. Отмечено, что в 1972/73 учебном году работало 3011 школ коммунистического труда. Занималось 40 процентов слушателей из числа молодежи в возрасте до 30 лет, 64 процента имеют среднее и среднетехническое образование, 22 процента — ударники коммунистического труда и борющиеся за это звание, 12,3 процента состава слушателей — коммунисты и комсомольцы.

Руководителями школ и пропагандистами работало 3063 человека, главным образом, из числа инженерно-технических работников и руководителей служб, из них 52 процента имеют высшее образование.

Во всех предприятиях

и организациях перед началом учебного года руководители и пропагандисты прошли подготовку на семинарах при районных, городских кабинетах политического просвещения или на семинарах непосредственно на предприятиях. В ходе учебного года им оказывали методическую помощь 523 постоянно действующих семинара и 332 общественных методических совета при комитетах профсоюза.

Благотворное влияние на улучшение работы школ коммунистического труда, повышение ответственности профсоюзных комитетов и хозяйственных руководителей за их деятельность, как одну из форм экономического образования авиарботников, оказали постановления ЦК КПСС «Об улучшении экономического образования трудящихся» и постановление ЦК

КПСС, Совета Министров СССР, ВЦСПС и ЦК ВЛКСМ «О развертывании Всесоюзного социалистического соревнования работников промышленности, строительства и транспорта за досрочное выполнение народнохозяйственного плана на 1973 год».

Среди других республиканских комитетов назван Белорусский, который проявил заботу об улучшении организации и качества проведения занятий. В результате многие школы коммунистического труда стали действенным средством массово-политической пропаганды, повышения производительной активности авиарботников, нравственного воспитания за успешное выполнение производственных планов третьего, решающего года пятилетки.

В постановлении президиума ЦК профсоюза авиарботников указывается, что в минувшем учебном году в работе школ коммунистического труда было много недостатков, в том числе отсев

слушателей в результате плохо проведенных первых занятий, необеспеченность занятий учебной литературой, наглядными пособиями.

Постановлением президиума ЦК профсоюза авиарботников предусмотрены меры устранения имеющихся недостатков в организации работы школ коммунистического труда.

Обращено внимание на повышение качества учебы, подготовку пропагандистов. Следует добиться, чтобы общественные методические советы при комитетах профсоюза более активно вникали в работу школ и оказывали постоянную помощь в улучшении учебного процесса. Новые школы надо создавать только при наличии резерва квалифицированных пропагандистов и руководителей.

Библиотекам необходимо теснее увязывать свою работу с учебой в школах коммунистического труда. Добиваться более полного обеспечения пропаган-

дистов и слушателей учебной литературой, наглядными пособиями. Активнее оказывать помощь в использовании на занятиях специальных кино- и диафильмов.

Комитеты профсоюза обязаны организовать тщательную подготовку и комплектование школ к новому 1973/74 учебному году. В программы и учебные планы надо внести изменения и дополнения в соответствии с рекомендациями Всесоюзного совещания по работе школ коммунистического труда (июнь 1973 г.).

Отделу культурно-массовой работы совместно с Министерством гражданской авиации, Главным управлением гидрометеослужбы и другими ведомствами поручено до 31 июля с. г. подготовить предложения по изменению и дополнению состава общественного методического совета по руководству школами коммунистического труда при ЦК профсоюза авиарботников.

Фоторепортаж



## В НЕБЕ — ПОЖАРНЫЕ

(Окончание.  
Начало на 1 стр.)

Это тридцать четыре выигранных боя с коварным и страшным врагом — огнем. Промедление тут опасно, огонь надо захватывать сразу, пока он мал и слаб. А. Подль, В. Шебалдин, Н. Захаров хорошо знают это. Не первый год они прыгают на пожар, не первый год защищают лес. А для этого тре-

буются немалое мужество, смелость и решительность. Такая у них профессия.

Немало забот выпадает на долю десантников. Первый год летает на МИ-4 Г. Шаньгин. Но работа крылатых пожарных ему известна — сам был десантником когда-то. А вот теперь поднял в небо вертолет с десантной командой. И. Карташеву, В. Бо-

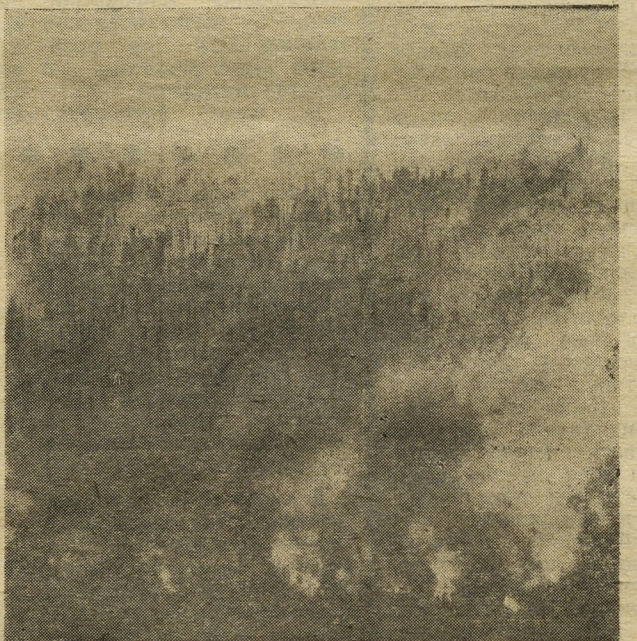
родину, А. Фельдзингеру предстоит летать по старым местам пожара.

Дежурят в небе самолеты и вертолеты, нацелены радиостанции. С самого утра в полной боевой готовности на аэродроме парашютисты и десантники, чтобы по первому зову подняться в небо, лететь на пожар.

Т. ЮШИНА.

1. В РАЙОНЕ ПОЖАРА.
2. ПОЖАР ИДЕТ!
3. АЛАПАЕВСКОЕ ОПЕРАТИВНОЕ ОТДЕЛЕНИЕ УРАЛЬСКОЙ АВИАБАЗЫ ОХРАНЫ ЛЕСОВ (БАЗИРУЕТСЯ В АЭРОПОРТУ АЛАПАЕВСК). ПОЖАРНЫЕ-ПАРАШЮТИСТЫ ПЕТР МАЛЬКОВ И МИХАИЛ НЕВЗОРОВ ПЕРЕД ВЫЛЕТОМ В ОЧАГ ПОЖАРА.

Фото нашего специального корреспондента В. Ветлугина.





## Аэрофлот — Люфтганза

Окна кабинета г-на Бекмана, директора управления зарубежных линий западногерманской авиакомпании «Люфтганза», смотрят прямо на бескрайнее летное поле самого большого в ФРГ аэропорта «Рейн-Майн» во Франкфурте-на-Майне.

— Только что стартовала рейсовая машина «Люфтганзы» в Москву, — улыбается г-н Бекман. — Это символично для начала нашей с вами беседы. Гражданские авиаторы наших стран были подлинными пионерами воздушных сообщений между Западной и Восточной Европой.

После войны долгое время эту добрую традицию продолжали лишь наши коллеги из ГДР. Политическая напряженность недобрых лет «холодной войны» мешала «Люфтганзе» и Аэрофлоту установить взаимовыгодное сотрудничество. Воздушное сообщение между Москвой и западногерманскими аэропортами ограничивалось в те годы нерегулярными чартерными рейсами...

Не скрою, вначале мы закальмужили, как и полагается коммерсантам, элемент делового риска. Действительность, однако, опровергла опасения скептиков. Три еженедельных полета в Москву, которые совершают «Бойнги» «Люфтганзы», и три рейса ИЛ-62 Аэрофлота вполне рентабельны, а в разгар туристского сезона и этого, оказывается, недостаточно.

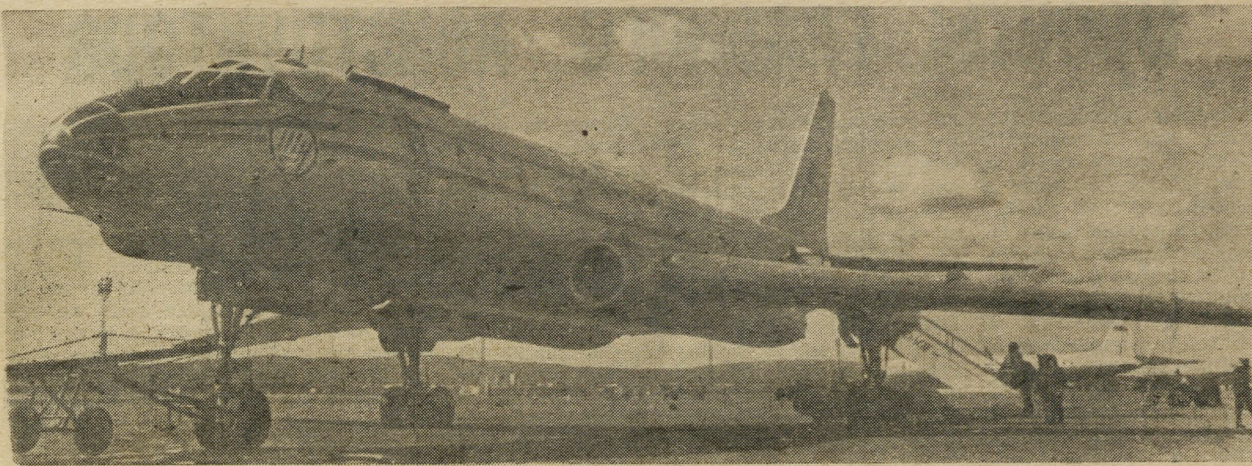
Соглашение о воздушном сообщении между Советским Союзом и ФРГ дает возможность «Люфтганзе» летать непосредственно в Ленинград, Киев, и, может быть, Ташкент, а Аэрофлоту — в Гамбург, Кельн и Мюнхен.

— Но мы пошли и дальше, — увлеченно продолжает Бекман. — Сейчас уже не секрет, что переговоры о транзитном воздушном сообщении Франкфурт — Токио через Сибирь вступают в завершающую стадию.

Генерального представителя Аэрофлота в ФРГ Константина Степановича Мишукова с его неизменной трубкой во рту мы, советские корреспонденты, аккредитованные в Западной Германии, знаем хорошо. Улетая в отпуск и возвращаясь к месту работы, всегда заходим в его кабинет в аэропорту перекинуться парой слов, обменяться новостями.

— Извините, что заставил ждать. Ездил на Кайзерштрассе. Там завершаются работы по оборудованию нового помещения нашего представительства, — говорит Мишуков. — Мы, сотрудники Аэрофлота в Западной Германии, прилагаем все усилия, чтобы внести свой вклад в активизацию внешнеэкономических и взаимовыгодных связей СССР с государствами иного социального строя, активизацию, о которой говорится в постановлении апрельского Пленума ЦК КПСС.

Николай ПОРТУГАЛОВ.  
АПН.



## Высший пилотаж на ТУ-104

Невероятно! Подобные самолеты не рассчитаны на такие нагрузки! Да. И тем не менее на первом в мире пассажирском реактивном самолете ТУ-104 была выполнена... одна из фигур высшего пилотажа — переворот через крыло. Это сделал летчик - испытатель Герой Советского Союза В. Ф. Ковалев. По программе

испытаний, которые он проводил, нужно было проверить, как поведет себя ТУ-104, если при полете с очень малой скоростью на самолет обрушится мощный вертикальный порыв ветра. Чтобы воспроизвести такую ситуацию, летчику приходилось «вздыбливать» машину — энергично тянуть штурвал на се-

бя. Поначалу самолет очень вяло реагировал на столь грубое обращение. Но вдруг при очередном рывке он «взбрыкнул» и, описав концами крыльев гигантскую дугу, перевернулся на спину... Все попытки пилота вернуть его обратно в исходное положение не дали результата. И тогда В. Ф. Ковалев принял решение: сделать переворот через

крыло — ту фигуру высшего пилотажа, половину которой самолет уже фактически выполнил самостоятельно. Благодаря ювелирному мастерству пилота — ведь многотонный ТУ-104 не был рассчитан на такие «курбеты» — полет завершился успешно.

На снимке: ТУ-104 перед взлетом.



## НА ВОЗДУШНУЮ ПОДУШКУ

В Канаде, как сообщила английская газета «Файнэншл таймс», намечено провести летные испытания двухмоторного турбовинтового самолета «Буффало» с шасси на воздушной подушке.

Устройство, создающее воздушную подушку, по форме напоминает удлиненный торонд и крепится под фюзеляжем самолета. Небольшие реактивные двигатели нагнетают в торонд воздух, который выходит к земле через множество небольших отверстий. За счет истечения этих струек воздуха и возникает подъемная сила, достаточная для удержания самолета в непосредственной близости от поверхности грунта.

Для торможения предусмотрены специальные подушки в нижней части шасси, которые, надуваясь, прижимаются к грунту. Утверждают, что при этом длина тормозного пути оказывается приблизительно такой же, как и у обычного колесного шасси на бетонной полосе.

Зарубежные специалисты полагают, что новое шасси найдет применение на военных самолетах, что позволит им действовать с площадок, покрытых травой, глубоким снегом, а также с болот и воды.



## Большой круг

### ЧЕТВЕРТЫЙ МИРОВОЙ РЕКОРД СОВЕТСКОГО СОЮЗА АЛЕКСАНДРА ФЕДОТОВА. СТО КИЛОМЕТРОВ ПО ЗАМКНУТОМУ МАРШРУТУ ПРОЙДЕНЫ СО СКОРОСТЬЮ, ПРЕВЫШАЮЩЕЙ 2600 КМ/ЧАС. ФИНИШ БЫЛ НА ВЫСОТЕ 20 КИЛОМЕТРОВ.

Он услышал долгожданное «Старт!» на высоте шестнадцать тысяч метров, когда, казалось, оба двигателя были на пределе всех своих двадцати двух тысяч килограммов тяги и скорость полета подошла к самому порогу трех звуковых барьеров. Говоря спортивным языком, так «бурно» в пору бы финишировать, а для него настал лишь миг старта, и летчик резко положил машину в левый крен и потянул сразу же отяжелевшую ручку управления на себя.

Отяжелела не только ручка, отяжелел и он сам: центробежная сила обрушилась на него четырехкратной перегрузкой и всей своей безжалостной мощью пыталась выбросить и его, и самолет из того стокилометрового круга, по которому ему предстояло пройти за самое короткое время.

Точнее — за сто сорок секунд.

...У Александра Васильевича три мировых рекорда. На самолете Е-266, созданном в конструкторском бюро им. А. И. Микояна, в 1967 году с грузом в одну и две тонны он поднимался на высоту 29 977 метров. Тогда в официальной таблице мировых рекордов второй раз появилась фамилия заслуженного летчика-испытателя Александра Федотова. А первый раз он стал известен миру еще раньше, в 1961-м, когда на своей Е-166 прошел такой же круг со скоростью 2 401 километр в час.

С тех пор этот рекорд был недостижим, хоть на его побитие летчики многих стран ходили не один раз. Долго ждал своего дня и сам Федотов. Вместе с конструкторами и с самим генеральным конструктором он долго и строго изучал возможности машины, ибо новый рекорд тогда будет рекордом, если скорость полета превы-

сит прежнюю минимум на один процент. А «выжать» его, этот процент, все на том же кругу — это значит идти на грани всех мыслимых пределов. Своих и машины.

Так и случилось при первой попытке: он уже прошел половину дистанции, когда на одном из участков круга в весеннем небе неожиданно появились несколько облаков и закрыли собой «0-3». Ноль три — это бортовой номер серийного самолета Федотова и его позывной. С тем же номером он ушел и на вторую попытку. Он поднимал эту машину и раньше, испытывал ее первые образцы и знал ее как свои пять пальцев. Но никогда еще ни он сам, ни самолет не были в «тисках» подобной «центрифуги».

Он только успевал следить за приборами да слушать по радио: «прошел первый участок дуги», «прошел второй»... А всего их было восемнадцать и где-

то на пятнадцатом-шестнадцатом нужно было не только удержаться в невидимом обруче маршрута, но еще и уходить к точке старта-финиша с набором высоты.

Уходить километров на двадцать — иначе ФАИ не засчитает рекорд и все испытания воли человека и стали машины пойдут на смарку. А испытания достались и машине: кроме длительной силовой перегрузки, она подвергалась еще и огненному экзамену: даже на той высоте, где держатся стабильные минус пятьдесят два по Цельсию, обшивка передних кромок крыльев, обтекателя и стабилизатора в эти мгновения накалялась до плюс трехсот с лишним градусов. И будь они не из крепчайшей стали — крылья не выдержали бы напора стратосферы и огня.

...И опять в шлемофоне: «ноль три, пройден десятый участок», «одиннадцатый»... Эти доклады мелькали в его сознании, навер-

ное, с той быстротой, с какой перед нами, землянами, в окне быстрого поезда мелькают телеграфные столбы, но он не думал ни о столбах, ни о поезде, он всеми силами держал машину в своем круге и ждал, чтобы радиоволны не опоздали к нему на борт в тот миг, когда он замкнет свою петлю...

Он услышал голос спортивного комиссара откуда-то издали, ему сказали: «Конец, поздравляем!» Летчик вывел самолет из крена и повел его, убирая обороты турбин, по той прямой, на которой можно было передохнуть им обоим. Летчику и машине.

...После рекорда мы встретились с Александром Васильевичем. Скупно рассказывая о себе, о полете, он то и дело поглядывал на часы. И, наконец, извинившись, признался:

— На хоккее опаздываю... Люблю эту игру: такие скорости, такая сила!  
П. БАРАШЕВ.  
[«Правда»].



29 августа — День Военно-Морского Флота СССР. «Мальчишки мечтают о море» — так назвал свой фотоэтиюд В. Панов.



## СПАСИБО, ДОКТОР!

Когда в регистратуре называют имя врача Валентины Ивановны Толстенко, неприятная процедура в зубном кабинете не кажется такой ужасной.

Не сразу стала Толстенко зубным врачом. Она работала медсестрой в детской клинике, но и тогда больные ценили ее доброту и сердечность. С детьми у Валентины Ивановны по-прежнему особый контакт. Она любит своих маленьких пациентов, и они ей платят тем же. Врач знает, что в общении с детьми создаются особые трудности, времени на возню с ними уходит много, ведь ребенка надо подготовить к процедуре, уговорить, а это удается далеко не каждому. Валентина Ивановна пользуется тем, что лечит детей авиаторов:

— Каким же пилотом будешь, если боли боньшья?

Но и взрослые люди, и самые смелые жители поселка авиаторов — пилоты — немного боятся боршашки. Но к Толстенко бывает трудно попасть на прием, все талоны обычно разобраны.

Работа в поселке авиаторов накладывает на каждого врача особый отпечаток. Люди возвращаются из рейса порой усталые, раздраженные. Именно здесь и проявляется та особенность характера Валентины Ивановны, которая дает ей право на признательность и доверие пациентов: выдержка, спокойствие. Несмотря на большую занятость — она заведует зубоортодонтическим кабинетом, — Валентина Ивановна находит время для участия в общественной жизни медсанчасти. Она работает в цеховом комитете.

Н. ПОЛУНИНА.

# Орбиты главного конструктора

В нашей стране встречаются люди легендарной судьбы. К числу таких по праву относится замечательный советский ученый Сергей Павлович Королев. Хочу познакомить уральских авиаторов с книгами, посвященными этому талантливому человеку. В 1969 году издательство «Машиностроение» выпустило книгу П. Т. Астапенкова «Академик С. П. Королев», посвященную жизни и деятельности «Адмирала Вселенной» Королева. А недавно издательство ДОСААФ выпустило эту книгу под названием «Орбиты главного конструктора» в серии «За честь и славу Родины». По сравнению с первым изданием автор ее дополнил и переработал. Центральной фигурой повествования является Королев.

В 20-е годы он вступил в планерный кружок Одесского морского порта и стал создавать проекты планеров. В 1924 году Сергей Павлович поступил в Киевский политехнический институт, а затем перевелся в Московское высшее техническое училище, которое закончил в феврале 1930 года. В дальнейшем он много работал в области ракетостроения, но впоследствии стал создавать космические корабли. Всю свою кипучую энергию Королев отдал развитию ракетной техни-

ки, претворению в жизнь дерзновенной мечты Циолковского о космических полетах. И она осуществилась. Родина по достоинству оценила научный подвиг ее славного сына. Коммунист С. П. Королев дважды был удостоен звания Героя Социалистического Труда, получил Ленинскую премию. В этой книге наряду с другими малоизвестными фактами из жизни и деятельности гениального конструктора ракет сказано о его становлении как инженера-конструктора в рядах ОСОВИАХИМА, о неутраченной работе С. П. Королева в суровые годы Великой Отечественной войны над реактивными установками для боевых самолетов.

Читатель найдет новые факты о его дружбе с космонавтами, в частности, с Ю. А. Гагариным, впервые публикуются их письма, речь идет о том, как главный конструктор руководил большим коллективом, как смог он находить пути к сердцам людей.

В конце книги помещены основные даты жизни и деятельности С. П. Королева, дана краткая библиография книг о нем.

Имя научного обозревателя газеты «Комсомольская правда» журналиста Ярослава Кирилловича Голованова хорошо известно нашим читателям.

Бывая на космодроме, он провожал в космос и встречал на земле космонавтов. Голованов написал целый ряд очерков, статей и репортажей, посвященных теме освоения космического пространства. За цикл таких материалов он был удостоен премии Союза журналистов и медали «Золотое перо». Кроме того, Ярослав Кириллович создал сценарий документального фильма «Наш Гагарин», который получил высокую оценку в отряде космонавтов и был отмечен премией ЦК ВЛКСМ.

В 1964 году появилась его повесть «Кузнецы грома», где дается первый набросок образа главного конструктора. Следует заметить, что Голованов не раз встречался с Королевым и говорил ему о том, что хочет поведать читателю, в особенности молодому, о главном конструкторе, о его молодости и работе.

Через некоторое время журналист взялся за работу. Он совершил поездки в Житомир, Нежин, Киев, Одессу, Ленинград, изучал архивные материалы, встречался с людьми, знавшими Сергея Павловича. И его старания увенчались успехом. В 1973 году издательство «Молодая гвардия» выпустило книгу Я. К. Голованова «Королев», представляющую собой первую часть жизне-

описания знаменитого ученого, создателя космических кораблей. Об этом произведении Герой Советского Союза летчик-космонавт СССР Виталий Севастьянов пишет: «Работа Я. К. Голованова не закончена. Издана лишь первая книга хроники, объемлющая время с момента рождения Королева до весны, когда родился Юрий Гагарин, — Сергею Павловичу в ту пору было двадцать восемь. Он еще только начинает работу в ракетной технике. Впереди все гигантские труды его, все горькие годы, суровые дни Великой Отечественной войны, впереди все его грандиозные победы, изумившие мир.

Труды, характер и ритм жизни Королева — главного конструктора, безусловно, уникальны. Было бы наивно, с одной стороны, и неискренне — с другой, рекомендовать нашей молодежи «делать жизнь» с творца первых космических кораблей. Сказать «отписаться» легко, на деле это задача невыполнимая. Но категорически можно рекомендовать нашим юношам и девушкам в качестве примера, достойного для подражания, Королева-юношу, Королева-студента.

Думается, что книга Я. К. Голованова «Королев» займет свое достойное место на полках биб-



лиотек в аэропортах и в личных собраниях авиаторов-книголюбов.

Издательство политической литературы выпустило третьим изданием книгу А. П. Романова «Конструктор космических кораблей». Она рассказывает о жизни и работе С. П. Королева и как бы проследивает славный путь советской космонавтики. От запуска первых жидкостных ракет в 30-х годах до наших сегодняшних свершений в космосе.

Издательство «Молодая гвардия» готовит книгу А. Старостина «Адмирал Вселенной» — о С. П. Королеве. Она выйдет в серии «Пионер — значит, первый».

Ф. КРАВЦОВ.

г. Ижевск.

РЕДАКЦИЯ получает письма от выпускников высших и средних специальных учебных заведений, в которых они просят разъяснить права и обязанности молодого специалиста. Отвечаем нашим читателям.

— Каков порядок распределения молодых специалистов на работу?

Лицам, оканчивающим высшие и средние специальные учебные заведения с отрывом от производства, должна быть предоставле-

на работа по специальности и квалификации. Распределение осуществляется в плановом порядке. Не менее трех лет молодой специалист обязан проработать в той организации, куда его направят. Если так случится, что эта организа-

ция не может его использовать, либо не обеспечивает выполнение условий, предусмотренных при направлении на работу, министерство (ведомство), в ведении которого находится данная организация, обязано предоставить молодому специалисту в своей системе другую работу или по его просьбе откомандировать в систему другого министерства (ведомства). Руководителям предприятий и организаций запрещается принимать на работу молодых специалистов, если им не предоставлено право самостоятельного трудоустройства.

Если после окончания учебного заведения молодой специалист был призван на военную службу, то время этой службы засчитывается в срок обязательной работы по назначению.

МОЛОДЫЕ специалисты, имеющие инвалидность первой или второй группы, направляются на работу с учетом состояния их здоровья по месту постоянного жительства семьи или, с их согласия, в одно из мест, предложенных комиссией. Выпускникам, у которых родители инвалиды первой или второй группы, должна быть предоставлена работа по месту жительства родителей, когда в семье нет других трудоспособных.

Льготы при распределении даны также беремен-

ным женщинам и матерям, имеющим ребенка в возрасте до одного года. Им предоставляется работа по месту постоянного жительства семьи (мужа, родителей).

Женщина — молодой специалист, направленная на работу по распределению в районы Крайнего Севера и в местности, приравненные к ним, в случае необходимости оставить работу для ухода за ребенком дошкольного возраста должна обратиться в министерство (ведомство), которому подчинено предприятие или учреждение, в котором она направлена по распределению, с просьбой об увольнении.

СУПРУГАМ, оканчивающим высшее или среднее специальное учебное заведение временно, работа предоставляется в одном городе или районе. В случае, когда один из супругов оканчивает учебное заведение ранее, ему предоставляется работа на общих основаниях, но с учетом будущего направления в тот же район, город, где работает его жена или муж. Супруг, окончивший учебу позднее, направляется по месту работы. Когда же молодые специалисты вступают в брак после распределения, место их работы определяется по договоренности между министерствами и ведомствами, на предприятия и в организации которых они направлены, либо министерством (ведомством), в ведении которого находится учебное заведение.

— Предоставляется ли отпуск после окончания учебного заведения? До начала работы всем молодым специалистам

предоставляется месячный отпуск, независимо от того, когда они имели последние каникулы в учебном заведении. Оплачивается этот отпуск в размере месячной стипендии за счет той организации, куда направлен специалист. Заработную плату за время отпуска не начисляют. Оплачиваемый отпуск не полагается тем, кто получил право самостоятельного трудоустройства.

Если молодой специалист по просьбе администрации приступил к работе, не использовав отпуск, он имеет право на него в течение первого года работы (до возникновения права на очередной отпуск). Оплачивается такой отпуск в размере стипендии, которую работник получил в учебном заведении.

— В каком порядке предоставляется жилье молодым специалистам?

Молодые специалисты обеспечиваются жилой площадью тем предприятием (организацией), в котором они направлены. Тем, кто направлен в учреждения просвещения, культуры и здравоохранения, торговли, бытового обслуживания, суда и прокуратуры, в случае отсутствия ведомственной жилой площади должно быть предоставлено исполкомом местного Совета. Поселение молодого специалиста в общежитии допускается лишь как временная мера.

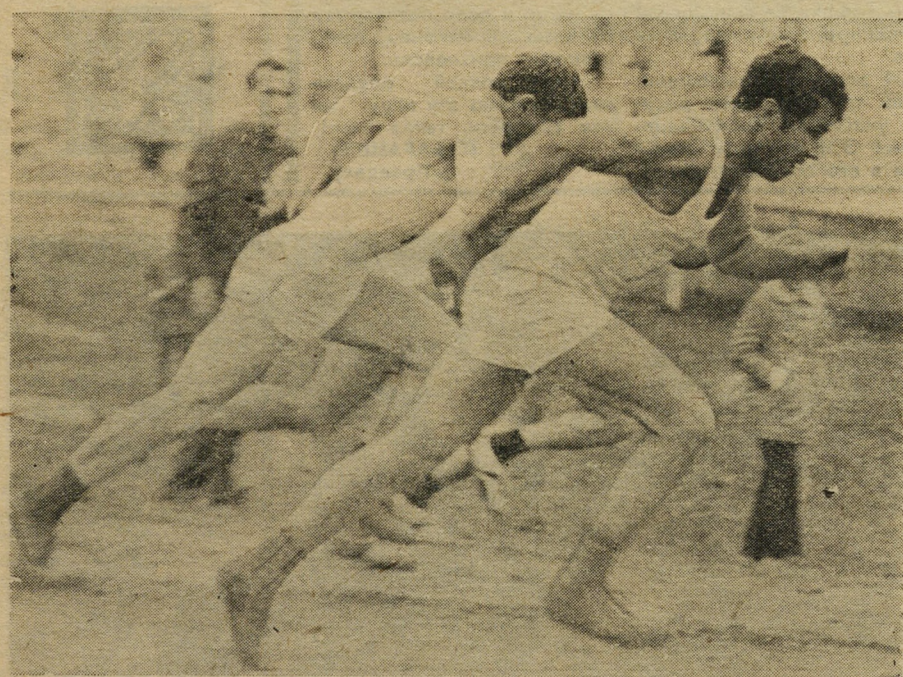
Молодым специалистам, направляемым на работу в районы Крайнего Севера и в местности, приравненные к ним, из других районов страны, единовременное пособие выплачивается в размере двух месячных должностных окладов (или двух тарифных ставок) на самого работника и в размере половины оклада (тарифной ставки) — на каждого члена семьи.

Е. ХЛЫСТОВА, юрист.

Спрашивай — отвечаем!

## МОЛОДОЙ СПЕЦИАЛИСТ

### Летние старты



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

Редактор В. ГУРИН.

НС 13431. Заказ № 5925.

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