



С ДНЕМ ВОЗДУШНОГО ФЛОТА СССР!

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!



Авиатор УРАЛА

ОРГАН УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ
И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

№ 26 (1906).

СРЕДА,

15

АВГУСТА

1973 г.

ГОД ИЗДАНИЯ

XXXI

Цена 2 коп.

**НА МАРШЕ—
ТРЕТИЙ,
РЕШАЮЩИЙ**

На заседании завкома Свердловского авиапредприятия подведены итоги социалистического соревнования к Дню Воздушного Флота.

Победителем в трудовом состязании стал коллектив цеха номер два, на втором месте — цех номер три, а на третьем — коллектив

коммунистического. Все работают с предельной отдачей.

— А что вы можете сказать об интересных своих трудов людях из коллектива цеха номер 3?

— Волегов Александр Алексеевич, работающий уже 25 лет в гражданской авиации, без отрыва от

это им помогает в работе. Таков, например, руководитель бригады по испытанию двигателей Александр Яковлевич Буньков, депутат городского Совета депутатов трудящихся. Его трудовая биография пока еще невелика, но есть в ней моменты, которыми можно гордиться. Буньков работает на заводе всего лишь с 1969 года, но уже успел завоевать авторитет своей общественной и производственной деятельностью.

Можно назвать еще несколько имен передовиков, работа которых неизменно получает отличную оценку. Среди них — консерваторщик-упаковщик Лукьянова Майра Техеславовна. Она — ударник коммунистического труда, фотография которой не сходит с Доски почета.

Самые разные люди работают на Свердловском авиапредприятии. И хотелось бы напомнить, что коллектив скрепляют передовики, каких мы только что назвали. В том, что завод добился высоких успехов, их большая заслуга.

производства закончил техникум. Он подготовил чрезвычайно квалифицированную бригаду по ремонту двигателей вертолетов МИ-8. Как организатора, много сделавшего для ударной работы коллектива цеха номер 3, хочу назвать бригадира слесарей-сборщиков Геннадия Ивановича Кучугурного. Умеет работать с коллективом, умеет работать хорошо сам.

С вопросом о лучших людях цеха номер 4, занявшего в соревновании третье место, наш корреспондент обратился к начальнику этого цеха М. Е. Шаврикову. Вот что он рассказал:

— Как правило, передовые люди нашего цеха, успешно выполняя план, труда. Недаром ведь этот коллектив носит звание

Авиарботникам Урала

Горячо поздравляем коллективы предприятий управления с Днем Воздушного Флота СССР. Желаем всем авиарботникам успешного выполнения плана и социалистических обязательств третьего, решающего года девятой пятилетки, крепкого здоровья и большого личного счастья.

**УТКИН.
СЫСОЛЯТИН.**

На праздничной вахте

В Уральском управлении широко известно начинание командиров ИЛ-18 Сунденбана, Казанцева и Логашина, которые к празднику Воздушного Флота обязались провести рейсы на экономленном топливе.

6 августа в Кольцово начались такие полеты. Экипаж В. М. Сунденбана совершил рейс в Москву, туда же

на экономленном топливе повели свои лайнеры В. К. Логашин и А. М. Казанцев.

А вот география полетов экипажей, подхвативших предпраздничный почин: в Кемерово летал командир В. З. Белоносов, в Ташкент — экипаж Ю. К. Самарина. Самый длинный рейс на экономленном топливе совершил экипаж В. Г. Варламова. Пункт назначения — Краснодар.

Б. НАЗАРЕНКО,
заместитель командира
летного подразделения
по политико-воспитательной
работе.

СЛАВНЫ ТРУДОМ СВОИМ

цеха номер четыре.

Наш корреспондент взял интервью у секретаря партийной организации завода В. Н. Арефьева и начальника цеха номер четыре М. Е. Шаврикова.

— Виктор Николаевич, «погоду» в цехе, трудовую атмосферу делают его люди...

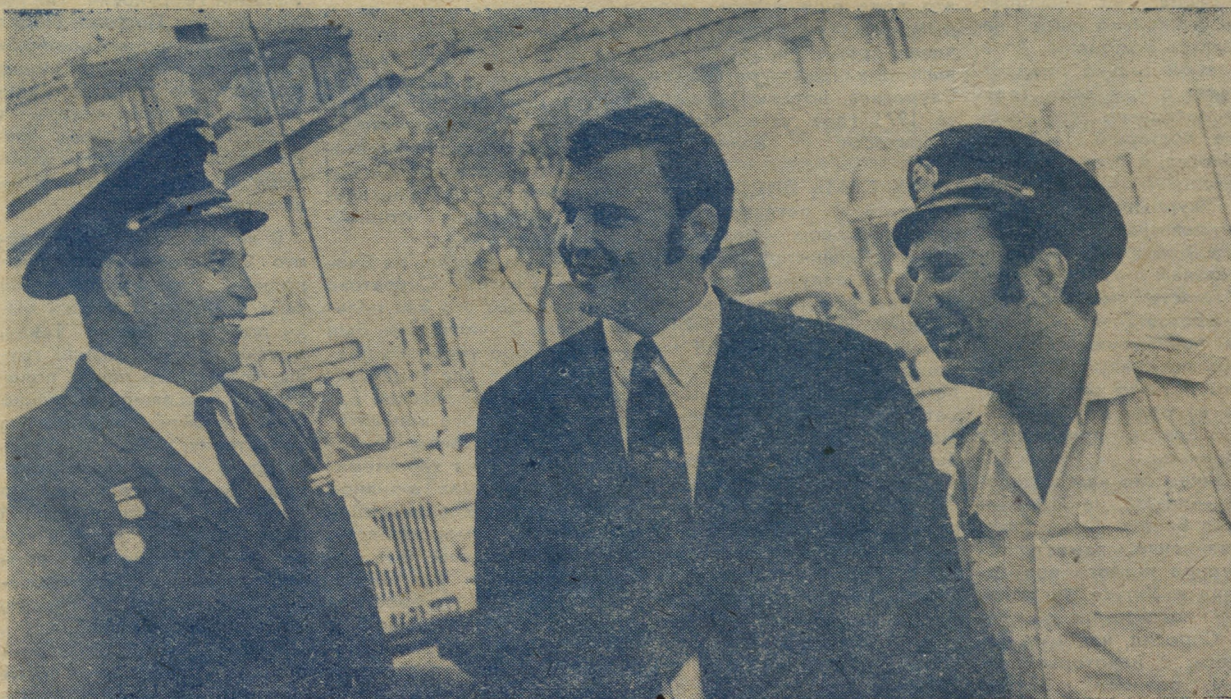
Кого из инициаторов соревнования вам хотелось бы назвать среди работников цеха номер два, победителя соревнования?

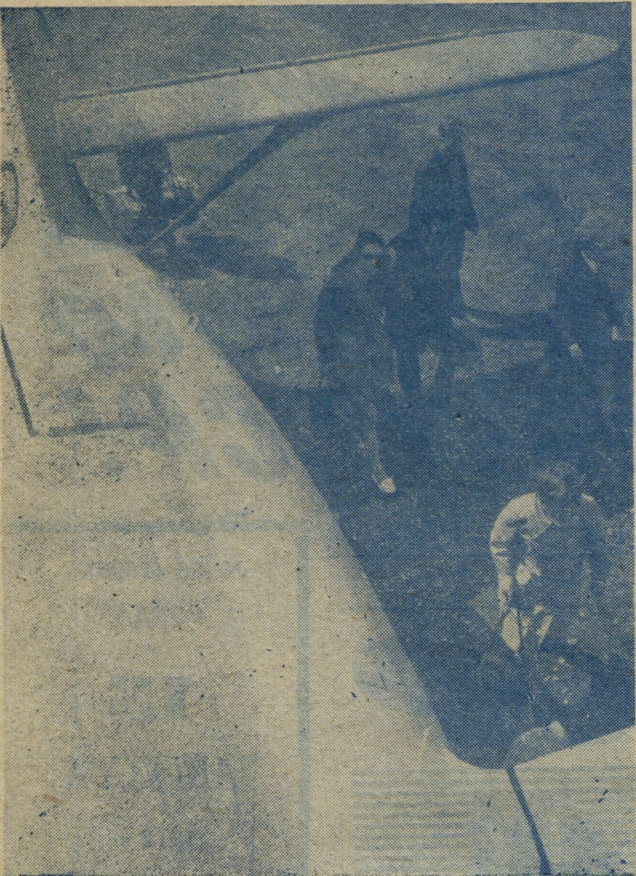
— Пожалуй, депутата районного Совета сборщика Николая Варфоломеевича Елтышева и дефектовщика Бориса Константиновича Третьякова. Можно отметить вообще на этом участке высокую культуру труда. Недаром ведь этот коллектив носит звание

Из поколения в поколение

В Уральском управлении гражданской авиации немало трудовых династий. Известна династия, где главой Георгий Степанович Чудинов — единственный на Урале заслуженный штурман СССР.

У бывшего авиатехника Константина Алексеевича Макерова оба сына командиры: один — вертолета, другой — самолета. Супруги Александр Федорович и Екатерина Ивановна Позднышевы — бывшие летчики. Их сын — пилот ИЛ-18, второй сын — авиатехник. На снимке вы видите отца и сыновей Чудиновых. А на третьей странице сегодняшнего номера читайте материал нашего специального корреспондента о семье авиаторов Морозовых...





ПЕРВЫЙ САМОСТОЯТЕЛЬНЫЙ

В летных подразделениях существует своеобразный «культ» первых самостоятельных полетов. О вводе в строй новичка знают все, о ходе подготовки спрашивают, и одновременно с приказом командира подразделения, сообщающего о производстве в командиры корабля молодого пилота, появляется «Рейсовый листок» или какая-нибудь «молния» с поздравлением «виновника» по поводу первого самостоятельного полета.

Почему это событие так торжественно встречается? Существует «производственная» сторона его — в планы, в социалистические обязательства включается пункт по вводу определенного количества новых командиров. Их готовят на месте, по сложной программе, потому что специального института, выпускающего командиров, нет. А потребность в них имеется, и большая.

И вторая сторона. Наверное, каждый из летного состава, узнавая о первом самостоятельном, вспоминает свой первый, первые минуты полновластия над воздушной машиной и первое сознание огромной ответственности. А ветераны, встретив «свежеиспеченного» командира, улыбаются, потому что узнают в нем себя, правда, на несколько лет и несколько тысяч часов налета помоложе. А те, кому ввод только предстоит, видят в нем себя, только на несколько сот часов налета постарше... Ну, это психология, в плане не учитывается.

Для журналиста заманчиво отправиться вместе с командиром в первый самостоятельный полет, пережить вместе необыкновенные обстоятельства этого рейса, познакомиться кое с кем из пассажиров ИЛ-18, описать то, что сегодня кажется из ряда вон выходящим, а завтра превратится в будничное.

— Зачем это вам понадобилось — лететь на Иле? — спросил Виктор Леонидович Дервянченко, заместитель командира летного подразделения в Уктусе по политико-воспитательной работе. Спросил, как мне показалось, с некоторым оттенком ревности. Виктор Леонидович считает личным оскорблением, если что-то интересное и новое появля-

ется впервые не в его подразделении, а у других.

— Подумайте, командир ИЛ-18, — наступал Дервянченко, — он раньше уже был командиром, сначала на АН-2, потом на АН-24

или вертолете. Вы возьмите нашего, он впервые на левое кресло садится. Вот это тема!

И не дожидаясь моего согласия, начал перечислять фамилии введенных в этом году командиров, сопровождая каждую короткой, но крайне положительной характеристикой: — Напишите про Клименко: отличный парень, два года у нас летает. Или про Валерия Георгиевича Поспелова, очень хороший пилот. Сережа Скуратов чем не подходит? Заместитель секретаря комсомольской организации, член КПСС, двадцать три года.

Под рукой Виктора Леонидовича лежала бумага, откуда можно было взять еще несколько фамилий. И молодых командиров, и тех, кто пока еще летает вторым. Так получилось, что в нашей редакции остановились на кандидатуре Сергея Скуратова, который 5 марта 1973 года утвердился в должности командира АН-2.

КАК СТАТЬ ПИЛОТОМ!

Как стать летчиком? Над этим вопросом «как?» ни один из мальчишек в Кольцово не задумывается. В поселке все причастны к авиации. И поэтому мальчишки знают, что нужно хорошо учиться, чтобы сдать вступительные экзамены в летное училище, и заниматься спортом, чтобы быть здоровыми и пройти медицинскую комиссию.

В семье Скуратовых все работали в авиапредприятии. Николай Сергеевич летал бортмехаником на ИЛ-18, Нина Филипповна работала сменным начальником Кольцовского аэровокзала. Три их сына — Сережа, Олег и Коля — по неволе оказывались в курсе дел аэропорта, так же, как их сверстники.

92 школа, где учился Сергей, необычная. Ее можно было бы назвать авиационной. Не только потому, что там учатся дети авиаработников. Не только потому, что все школьники хотят летать. Но еще и потому, что большинство из ребят приходят в авиацию, поступают после школы в летные, авиационно-технические училища или в институты инженеров гражданской авиации. Этим школа и отличается от других — ученики не только мечтают о профессии, они знают, что будущее неотделимо от работы в авиации.

Правда, сначала Сережа хотел стать врачом. Но передумал. Авиация победила. И он спланировал свою жизнь лет на 15 вперед. Заканчивает 10 классов с хорошим аттестатом, поступает в летное, работает на АН-2, переучивается на АН-24, потом на ИЛ-18 или что там будет подобное. И одновременно учится в вузе, чтобы было куда расти дальше.

Все шло по этому плану. В аттестате — четверки и пятёрки, рекомендации отличные — в комсомоле он с 1965 года, поручения выполнял с ответственностью, участвовал во всех спортивных мероприятиях. В училище поступил легко. И учиться было интересно. Теоретические предметы проходил с увлечением, которого сам не подозревал в себе. Ну, и память отличная,

А вот и сама деталь: из 14 поощрений командира училища за успехи в учебе, спорте, за участие в деятельности есть одно забавное — за добросовестное выполнение наряда на кухне. Не знаю, можно ли увлечься, по велению сердца, дежурством на кухне, но думаю, что здесь проявилась та самая черта характера — стремиться все делать лучше других.

11 июня 1970 года Сергей Скуратов закончил летное училище по специальности летная эксплуатация самолетов. Командование за выдающиеся успехи в учебе, дисциплине и отличную сдачу государственных экзаменов наградило Сергея похвальным грамотой, а фамилия его занесена на Доску почета.

ПУТЬ К ЛЕВОМУ ШТУРВАЛУ

В Уктусское авиапредприятие Сергей Скуратов пришел 22 июня 1970 года. В этот день минуло 29 лет с начала Великой Отечественной войны, которая опалила молодость его отца. Николай Сергеевич в этом возрасте воевал, чтобы молодость Сережи была мирной, невоенной.

Первым командиром Сергея стал Геннадий Попков, он сейчас летает в Кольцово на ИЛ-18. Рейсы выполнял те же, что сегодня Сергей делает самостоятельно. Потом он летал с Юрием Давыдовым, Бори-

том во всех календарях. А он даже число забыл. Парадокс? Скорее закономерность. Мы называем это событие первым самостоятельным полетом. Но самостоятельные полеты уже были. В училище. Скуратов на левом кресле, такой же, как он, курсант — на правом, и круг над учебным аэродромом, второй, третий, десятый. И те же ощущения власти над воздушной машиной, над собой.

Нет, правильнее было бы назвать это событие первым самостоятельным рейсом. Рейс — это и цифры плана, и записи в «полетном листе», это и подпись под штампом «С метеорологической обстановкой ознакомлен и консультацию прослушал». Это событие, но это сразу же и работа.

ПЕРВЫЙ ЭТАП

В кабине АН-2 Скуратов такой же, как и за рулем своего юркого «Запорожца». Сосредоточен, но не напряжен. На карту ему и смотреть не надо — местность знает наизусть, помнит малейшие извилины рек, излуцины озер, границы лесных массивов.

Целовальников рассказывал мне, что в тренировочных полетах Сергей был излишне резок. При выражении нужно плавно работать, скажем, рычагами управления, а он резко ворочал рулями. Эту характерную для него ошибку Сергей преодолел — за спиной, в салоне самолета, — пассажиры, ошибок быть не должно. Он командир, он отвечает за все.

В октябре Сергей летит в Ленинград на сессию в академию гражданской авиации — заканчивает второй курс. Квартира у него в Кольцово, ездить в Уктус к семи утра каждый день трудно, но на город менять не хочет.

— Все равно предстоит в Кольцово работать, — объясняет.

Сейчас у него, если можно так сказать, период становления. Один из этапов того пути, который он наметил еще в школе.

Но ему 23 года. И в нем много мальчишеского озорства. Помню, перед полетом он пугал, что меня укачает. А когда убедился, что не укачивает, расстроился по-мальчишески — «не пилот, а так хорошо переносит полет».

— Ну, покачай штурвалом, — советую, — может, подействует.

— Нельзя, — отвечает. — В салоне пассажиры.

И в голосе его звучат железные нотки командира. Кое-кто, правда, говорит, что эти нотки от самоуверенности. Но разберемся, так ли плоха самоуверенность? Это уверенность в себе таком, какой есть, плюс кусочек уверенности в себе, каким будет.

И. ИОРШ.

СТАНОВЛЕНИЕ

Очерк

поэтому в оценочном листе по теории у него одни пятёрки.

Что касается летной подготовки, то здесь уместна будет небольшая цитата из выпускной аттестации, подписанной начальником и преподавателями Бугурусланского летного училища. «Программу летного обучения усваивал легко и прочно. Осмотрительность в полетах отличная, ориентировка хорошая».

Интересно взглянуть в оценочный лист — из двадцати двух отметок — двадцать пятёрок. Две четверки — были досадны, но он никому не показывал, что огорчен — гордость не позволяла.

Наверное, эта черта — быть всегда первым, все делать лучше других — заложена у него с детства. В маленьком поселке, где он рос, все знали друг о друге все, и нельзя было в чем-нибудь оказаться слабее или хуже. Социологи учитывают такое влияние демографии на психологию и оценивают его положительно в социальном отношении.

Небольшая деталь из биографии Сергея Скуратова подтверждает это как нельзя лучше. В училище он был членом бюро учебного подразделения и два года секретарем комсомольской организации летного коллектива. С удовольствием привожу выдержку из характеристики: «Принимал активное участие в проведении культурно-массовых мероприятий, спортивно-развлекательных мероприятий, был организатором и участником движения «За добросовестное и активное выполнение комсомольских поручений», награжден грамотами горкома ВЛКСМ в честь пятидесятой и пятьдесят первой годовщины комсомола».

сом Шавкуновым, Галиной Михайловной Пироговой. И все эти годы шли тренировки. Его тренировали командиры звеньев, пилоты-инструкторы. 11 июня 1972 года Скуратову присвоили 3 класс пилота гражданской авиации. Когда возник вопрос, кого из молодых пилотов вводить в командиры АН-2, кандидатура Сергея была утверждена без колебаний.

Программу ввода с ним выполнял командир звена Вячеслав Иванович Целовальников. Полеты по кругу, в зону, полеты контрольные, самостоятельные, по приборам.

Это было в декабре семьдесят второго. Одновременно с ним вводились командирами Юрий Неугодинов, Валерий Георгиевич Поспелов, Виктор Пестов. Перед тем, как выпустить новичков самостоятельно, их нужно провезти по трассам. Будущие командиры летали с проверяющим, заново знакомились с условиями аэродромов. Называлось это — «получали провозки».

В марте семьдесят третьего Скуратов впервые выполнил самостоятельный рейс в Ирбит. А потом были полеты в Серов, Тауду, другие города. Возили грузы, потому что перед полетами с пассажирами нужно было пройти специальную подготовку.

Затем снова контрольные, самостоятельные, по приборам, в облачности. И ночные полеты. Ночной полет — как последняя проверка техники пилотирования, уже не просто пилота, а командира корабля.

Первый самостоятельный рейс в Алапаевск Сергей не помнит. Мне казалось, что этот день, день первого самостоятельного, он должен отметить красным цве-

С ВЫСОКИМИ ПОКАЗАТЕЛЯМИ

День Воздушного Флота СССР многие грузеники коллектива Кольцовского авиапредприятия встречают своими трудовыми достижениями.

Выполнен семимесячный план по выручке, перевозке почты и грузов.

Была проделана большая работа по взаимодействию служб, технической оснащенности авиапредприятия. Коллектив авиаподразделения провел ряд мероприятий по повышению технического и летного мастерства. Многие сделали для освоения нового оборудования коллектив служб РИС.

В социалистическом соревновании за достойную встречу Дня Воздушного Флота СССР добились высоких показателей члены экипажей кораблей ИЛ-18, среди которых В. З. Белоносов, Ю. Трубин, В. С. Белов, Лоншаков, И. Ф. Кузнецов, и АН-24 — И. Д. Щербаков, Б. В. Артемов, П. П. Анчаров, В. Ф. Чирков и многие другие.

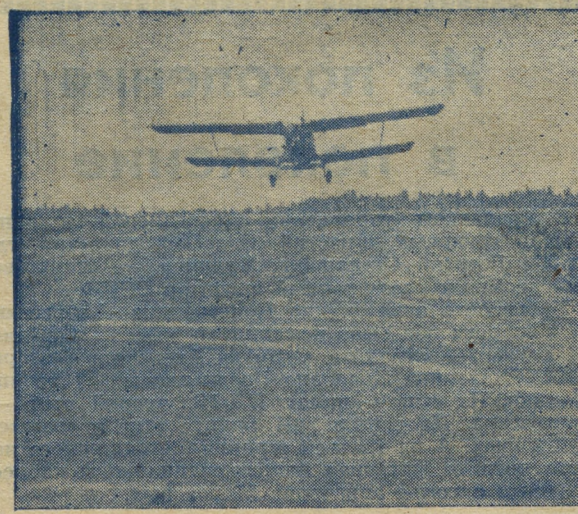
А. НОСОВ, заместитель начальника аэропорта по политико-воспитательной работе.

В честь праздника

Летное подразделение, АТБ, отдел перевозок, служба движения Ижевского авиапредприятия приняли дополнительные социалистические обязательства в честь Дня Воздушного Флота СССР.

С первого августа авиаторы Ижевска встали на трудовую вахту в честь праздника. Они борются за повышение производительности полетов и личной ответственности за выполнение порученного дела.

Н. ПЕРЕВОЩИКОВ, председатель профсоюзного комитета Ижевского авиапредприятия.



ТРУДОВОЙ СТАЖ—100 ЛЕТ

Рассказываем о династии авиаторов Морозовых

ЭТО необычная семья. И не только тем, что в ней не три-пять человек, как бывает часто. В семье, считая родителей, более двадцати человек. На днях главу семьи Сергея Михайловича Морозова с детьми и внуком пригласили на вечер трудовой славы Октябрьского района.

Авиаторов трудно собрать вместе: один в рейс, другой — возвращается из дальней командировки. Морозовых собралось пятеро. Пятеро из огромной рабочей семьи Морозовых. А в общем трудовом строю их гораздо больше. О славной династии в Кольцово и будет сегодня наш рассказ.



НА ЛЕСНОМ кордоне повстречал парень — сын лесника — девушку да загляделся, будто в горное озеро, в ее чистые, родниковые глаза. Было это в 1928 году. Познакомились, подружился Сергей с Клавой. Вскоре решились и свадьбу сыграть. Несколько дней не хватало невесте до совершеннолетия, уговорил ее парень, поехали расписываться в райцентр, уговорили на брак работников закса.

Жить стали в поселке. И не ведали-не гадали бывшие крестьянские дети, что там, где они собирали грибы, вырастет со временем аэропорт и они свяжут свою судьбу с крылатой авиацией.

Пришла пора — призвали Сергея в армию, попал он в Военно-Воздушные Силы. А когда началась Великая Отечественная, работал слесарем-агрегатчиком в Кольцово. Сутками не выходил из цеха, помогал фронту бить врага — вместе со всеми ремонтировал двигатели самолетов.

На глазах Сергея Михайловича рождался, рос и мужал аэропорт Кольцово. «Академиев» он не кончал, его рабочим университетом стали ЛЭРМ, а затем выросшая в современную авиационно-техническую базу. Здесь кадровый рабочий получил высший аттестат своего мас-

терства — ему присвоили шестой разряд по ремонту агрегатов лайнеров.

В ГРАЖДАНСКОМ воздушном флоте Сергей Михайлович Морозов с 1943 года. И проработал на одном месте ни много ни мало — 26 лет. Если заглянешь в его трудовую книжку, то удивишься: там свободного листа нет от записей. Благодарности, почетные грамоты, премии, занесен на Доску почета с присвоением звания «Лучший слесарь», присвоено почетное звание «Победителю соревнования ЛЭРМ». Или такая запись: «За хорошую работу — ценный подарок». Получал Сергей Михайлович часы наручные и настольные. А в одной из записей значится: «За хорошую работу — патефон».

Это в 50-е годы, как когда-то в 30-е за ударный труд награждали хромовыми сапогами, в аэропорту Кольцово торжественно вручали такой музыкальный «инструмент». Патефон «жив» и хранится как реликвия в семье Морозовых до сих пор. Жена Морозова — Клавдия Дмитриевна — самолетов в небо не провела, но к авиации, как говорят, «касательство имела». Она работала в профапелактории авиаторов, в столовой аэропорта. А больше занималась и занимается воспитанием сы-

новой, дочерей да внуков.

В декабре 1969 года Сергея Михайловича, который годом ранее отпраздновал четверть века работы в Аэрофлоте, проводили на заслуженный отдых. Замену он себе подготовил заранее. Через два года после Дня Победы привел в ЛЭРМ своего семнадцатилетнего первенца — старшего сына Геннадия. Он не посрамил рабочей чести отца-авиатора, стал трудиться авиамотористом, вскоре стал классным специалистом. Обслуживает самолеты ИЛ-18. Его портрет можно было видеть на Доске почета, и общественник он неплохой. Его трудовой стаж теперь, как и у отца, — более 20 лет.

В ЭТОМ году у главы династии Морозовых своеобразный юбилей — 45 лет со дня свадьбы. Почти полвека прожили Сергей Михайлович и Клавдия Дмитриевна в любви и согласии, у них четыре сына и две дочери. Есть в дружной семье строитель-штукатур, электрослесарь. Но основная, ведущая профессия — авиаторы.

Спустя десять лет, после старшего брата пришел работать в ЛЭРМ — АТБ Николай Морозов. Три года был механиком — доктором крылатых машин. Он первым в

семье уже поднялся в небо — после службы в рядах Советской Армии стал летать по всем трассам страны бортпроводником. Как одного из лучших, командование его послало на учебу. Он закончил Иркутское авиационно-техническое училище.

В Кольцово Николай вырос, здесь он допущен к самостоятельным полетам в качестве бортмеханика ЯК-40. Программу ввода в строй освоил хорошо! — отмечают старшие командиры.

НО продолжим рассказ о династии авиаторов. Дочь Сергея Михайловича Галина работает радиооператором в службе связи авиапредприятия. А младшая Татьяна, как и брат Николай, летает. Путь в небо начинала, как и многие сверстницы, с земли — была после десятилетки работницей аэропорта. Сейчас трудится бортпроводницей. В рабочей династии Морозовых пошло третье поколение авиаторов. Внуки, Владимир, сын старшего сына Геннадия, учится в Рижском Краснознаменном институте инженеров гражданской авиации имени Ленинского комсомола на механическом факультете.

Большая семья у Морозовых. Кстати, если посчитать общий трудовой

стаж, получается более ста лет. Солидная арифметика!

Цифры, бухгалтерия не в ходу в семье Морозовых, — но они показательны и интересны. Только внуков и внучек у Сергея Михайловича и Клавдии Дмитриевны девять. Нечасто собирается семья — обычно на свадьбы. И тогда в трехкомнатной квартире шумно и за столом никто не лишний.

Недавно Центральное статистическое управление СССР сообщило, что в нашей стране теперь 250 миллионов жителей. Одним из «виновников» этого торжества, возможно, стал правнук главы семьи Морозовых — Александр. Это он «сделал» дедом старшего сына Геннадия и прадедом самого Сергея Михайловича. Правнуку два месяца, он прилущивается к гулу самолетов в аэропорту и «укает». Растет династия авиаторов Морозовых.

Ю. ГЕНДЕРТ.
(наш спецкор).

Кольцово.

На снимке: представители трех поколений династии авиаторов Морозовых: глава семьи Сергей Михайлович, старший сын Геннадий и сын Николай, дочь Галина и внук Владимир.

Фото О. Капорейко.

Книжная полка авиатора

ИМЯ воспитанницы комсомола, бортпроводницы пассажирского самолета АН-24 Надежды Курченко навсегда останется в памяти народной. В

инициативе обкома комсомола республики выпустило книгу «Надежда Курченко». В ней помещены заметки и статьи из газет и журналов, письма и воспоминания дру-

«...Я снова и снова всматриваюсь в юное, открытое лицо Надежды Курченко... Она родилась через несколько лет после последних залпов в Берлине. Крепла, становилась на ноги под мирным небом нашей Отчизны. Росла сердцем и умом в Ленинском комсомоле. И она вышла навстречу врагу отважно.»

Недавно издательство «Удмуртия» выпустило вторым изданием книгу «Надежда Курченко».

Ф. КРАВЦОВ.

г. Ижевск.

«Надежда Курченко»

октябре 1970 года при исполнении служебных обязанностей она трагически погибла от рук бандитов, совершивших нападение на экипаж советского пассажирского самолета. Издательство «Удмуртия» по-

зей, сослуживцев, учителей, поэтов. Они воссоздают славный образ смелой героини. С неослабевающим интересом читается статья Героя Советского Союза летчика Алексея Маресьева «Настоящий человек Надя». Он пишет:

ОТВАЖНЫЙ АС

Издательство «Изобразительное искусство» выпустило очередной — третий выпуск набора цветных открыток «Герои-комсомольцы», посвященный комсомольцам, сынам Советской Отчизны. Одна из открыток посвящена бесстрашному асу Ивану Семеновичу Козину. После школы он поступил в авиационное училище.

Ровно через неделю после выпускного вечера началась война. С первых ее дней летчик-истребитель Иван Козин — на

фронте. В истребительном полку его любили за смелость, решительность и летное мастерство. Заместитель командира эскадрильи истребительного авиационного полка провёл 210 успешных боевых вылетов, 31 воздушный бой.

За мужество и отвагу И. С. Козину Указом Президиума Верховного Совета СССР от 21 апреля 1943 года было присвоено звание Героя Советского Союза. Сейчас И. С. Козин живет в Пермской области.

ТАК может с полным правом сказать пермский экипаж во главе с командиром Иваном Семеновичем Васильевым. Он только что вернулся из дальней командировки.

...Из Москвы, Министерства гражданской авиации, пришла телеграмма:

«В связи с чрезвычайной обстановкой, лесными пожарами направьте срочно в Архангельск по заявке лесоохраны самолет АН-24 Пермского авиапредприятия, экипаж, подготовленный к выполнению полетов по воздействию на облака, для тушения лесных пожаров сроком три дня». Поясним, что значит «воздействие на облака».

Летом, в жаркое время, часто можно наблюдать образование мощных конвективных облаков над районами лесных пожаров, обладающих большим запасом влаги, но из них не всегда выпадают осадки.

Мощно-кучевые облака летом часто не достигают кристаллизации. Им нужен, так сказать, стимул — в качестве ядер конденсации в облака обычно вводят химические вещества.

«ИДУ ЗА ДОЖДЕМ»

«Чтоб просто летний дождь прошел», нужно выстрелить в облака всеми этими компонентами.

На борту самолета, кроме экипажа, — старший летчик-наблюдатель Западно-Уральской авиабазы Геннадий Лобанов и ответственный работник Министерства лесного хозяйства РСФСР.

Один из первых в стране лайнеров АН-24 в необычном, «грозовом» варианте набирает рабочую высоту пять тысяч метров. По указанию старшего летчика-наблюдателя командир корабля приказывает начать подход к облаку. По инструкции приближение к нему не должно превышать 50 метров по касательной линии полета, разумеется, без захода в него.

Летчик-наблюдатель Г. Лобанов дает команду: «Пуск». Снаряд с осадкообразующим реагентом летит в облако. Первый полет, первый заход, первый снаряд. И так несколько раз подряд в северном небе.

Три дня трудился экипаж в Архангельской области. Крылатые защитники зеленого друга, экипаж единственного на Урале самолета, вызывающего дождь, вернулся на берега родной Камы. Задание выполнено.

Ю. КАРЛОВ.

Пермь.



АГИТПОЛЕТ НА У-2

онах комсомольцы, осо-
авиахимовцы готовили пло-
щадки для крылатых машин.

Мне, сотруднику отдела
информации областной га-
зеты, заведующий отделом,
писатель И. Ликстанов
предложил участвовать в
перелете. Я взяла фотоап-
парат и отправилась в
путь с пилотом-инструкто-
ром Рубэном.

СОРОК лет назад «Прав-
да» начала сбор
средств на эскад-
рию имени М. Горького.
Ее примеру последовали и
другие газеты. Редакция
«Уральского рабочего»
вместе с авиашколой орга-
низовала агитполет на У-2.
Маршрут журналистов и
летчиков был Свердловск—
Красноуфимск—Сарапул—
Елово—Оса—Пермь—
Свердловск. Во многих рай-

Вылетели ранним утром
24 июля 1933 года. День
был жаркий, с грозами.
Первая посадка в Красно-
уфимске. Многие знали о
событии, так что народу
собралось много. «Видите,
на самолете написано: «От
летчиков был Свердловск—
Красноуфимск—Сарапул—
Елово—Оса—Пермь—
Свердловск. Во многих рай-

В Сарапуле пилот после
митинга «прокатил» несколь-
ко желающих. Неподалеку
от Перми была вынужден-
ная посадка. Не хватило
бензина. Сели прямо в поле
около деревни Култаево.
Позвонили в город — при-
ехали из горсовета, подвез-
ли горючее.

После Перми еще оста-
навливались. Вернулись в
Свердловск поздно вече-
ром. Утром сдала материал,
и на следующий день он
уже стоял в газете со сним-
ком. Много еще было сде-
лано коллективом редакции
для агитации за авиацию.

Е. АЛФИМОВА.
ОТ РЕДАКЦИИ: описан-
ные события — уже достоя-
ние истории. Сейчас вряд
ли кого удивит даже взлет
«Туполя»...



ПРИНОШУ глубокую благодарность лет-
чикам, диспетчерам и работникам на-
земных служб Уральского управления и цент-
ральной диспетчерской службы Министерства
гражданской авиации, оказавшим неоценимую
помощь в восстановлении в истории беспреце-
дентного полета пассажирского самолета
ИЛ-18 с двумя вышедшими из строя двига-
телями.

По вполне понятным причинам рейс и но-
мер самолета изменены, а действующие лица
вымышлены.

АВТОР.

19 час. 35 мин. 2-е апреля.

Иркутский аэропорт.
Пассажиры оказались на одного больше.
Паренька, оставшегося без места, пришлось
посадить на диване.

— Почему не выводили транзитных? —
злилась дежурная по посадке. — Кто вам дал
право оставлять их на стоянке в самолете?

— Знаешь, дорогая, — не выдержала Люд-
мила, — посидела бы ты в зале ожидания па-
ру ночей... Командир приказал не будить!
Красноярцев мы вывели, а свердловчан оста-
вили. А если у вас в самолет проскочил «за-
яц» — мы тут ни при чем. Мы за посадку
не отвечаем.

— А, вы за посадку не отвечаете? Тогда
объявите по радио, чтобы все приготовили
билеты.

Дежурная пошла вперед, в первый салон,
а Людмила обругала себя: «Опять связалась.
Теперь задержка обеспечена — полчаса, не
меньше».

Она догнала дежурную у кухни:

— Послушайте, если вы уверены, что все
пассажиры прошли в самолет с билетами...

— Уверена.

— Тогда давайте еще раз пересчитаем по-
садочные талоны. Зачем будить людей?

Дежурная молча прошла кухню, первый
салон, открыла дверь в пилотскую кабину...

— Послушайте, командир корабля, — ска-
зала она сердито. — Объявите пассажирам,
чтобы приготовили билеты. Так проверка
пройдет быстрее. У вас в самолете «заяц».



В воздухе поздравит с праздником бортпро-
водница из Кольцово Людмила Вехова.

Селезнев, изучавший расчеты штурмана, повернул го-
лову и сказал:

— Вы хотите нас задержать?

— Я должна найти «зайца».

— А вы знаете, что через час Иркутск закроется по
туману?

— Мне для проверки хватит и пятнадцать минут.
Объявите, не тяните время.

— А нам, может, для посадки в Свердловске как раз
этих пятнадцати минут и не хватит...

Юрий ЯРОВОЙ



ОСОБЫЙ СЛУЧАЙ

Главы из документальной повести

Селезнев не спорил, он понимал, что дежурная права,
что в подобных случаях, когда количество пассажиров не
сходится с ведомостью, она просто обязана проверить би-
леты... Но ведь нет же правил без исключений! И ни в
какие пятнадцать минут она с этой чертовой проверкой не
уложится — дай бог, в полчаса!

— По иркутским пассажирам все в порядке? — спро-
сил он в раздумье. — У всех посадочные?

— У всех, — отрезала дежурная.

«Нет, эта железобетонная баба задержит рейс — пить
дать задержит. И загорим мы в Иркутске, как в Хабаров-
ске, на пару деньков... Вот уж, не повезет, так...»

— Это я виноват, — сказал он. — Дал в порт неточ-
ную радиogramму. Мать! — крикнул он Людмиле (всех
бортпроводниц, невзирая на возраст, Селезнев называл
только так — «мать»). — Сколько сняли красноярских?

— Двадцать восемь, Семен Андреевич!

— Ну вот. А ты сколько передал на «землю», Иван
Иванович? Двадцать девять? — сердито спросил Селез-
нев у радиста и, не дожидаясь его ответа, решил: — Вот
что, мать...

— Что, дед? — перебила его дежурная, понявшая, что
с проверкой у нее ничего не выйдет.

— Ага... — усмехнулся Селезнев. — Значит, догово-
рится так: я напутал в тексте радиogramмы — ты это так
и запиши у себя, где полагается, приму такой грех на ду-
шу. Мне этот грех обойдется дешевле, чем задержка. По-
няла, мать?

— Поняла, дед, — фыркнула дежурная. — Счастливи-
го полета!

Людмила пропустила ее, отступив к двери. Она видела,
что дежурная задержала взгляд на первом ряду — там, с
краю, на первом «в» сидел явно иркутский пассажир —
выспавшийся, веселый, очень уж разговорчивый, таких
она до Иркутска в самолете не помнит, но и на посадке
она что-то его не заметила. Видимо, этого говоруна не
запомнила и дежурная — чего бы она тогда так сверлила
его взглядом? Но дежурная прошла к выходу, и Людми-
ла решила, что билеты она проверять не будет.

— Командир прав, — сказала она извиняю-
щимся тоном. — Наверное, мы ошиблись в
радиogramме, и ваши продали лишний билет.
Доведем на диване, там ремни есть — привя-
жется.

Потом Людмила стояла в дверном проеме
и смотрела, как дежурная о чем-то говорит со
своей напарницей, подошедшей, очевидно, с
соседней стоянки. Дежурные совещались, и
они долго бы еще, возможно, совещались, е-
сли бы не гул, донесшийся из хвоста самолета:
это командир, потеряв терпение, запустил
вспомогательный турбогенератор.

Водитель трапа, услышав гул, крикнул
дежурным, те отскочили, трап отъехал. Люд-
мила, налегая всем телом, вытянула дверь из
багажника и поставила ее на место, в проем.

— Пристегнитесь, — сказала она пареньку
на диване.

Сняла пальто, повесила рядом с чьим-то
серым капроновым и пошла докладывать коман-
диру.

19 час. 45 мин.

Пилотская кабина самолета № 75410.
Командир надел наушники, поправил микро-
фон, обернулся к радисту, и тот понимающе
кивнул: «Есть связь».

— Иркутск, «75410», прошу запуск двига-
телей.

Услышав привычную скороговорку диспет-
чера по рулежке — «75410», запуск разре-
шаю», выглянул в форточку — на месте ли
«земля», контрольный механик, который следит,
нормально ли запускаются двигатели, и
крикнул:

— Поехали!

Дальше пошла хорошо знакомая, отретети-
рованная сотнями полетов предстартовая про-
верка. Сначала готовность экипажа:

— Бортрадист готов! — в тон командиру
выкрикнул радист Невьянцев.

— Бортмеханик готов! — без задержки
повторил за Невьянцевым бортмеханик Дима
Киселев.

А штурман молчал. Командир развернулся
на сто восемьдесят градусов и удивленно уста-
вился на Витковского, который, прижав ла-
доны наушники, сидел за своим столиком
какой-то грустный, понурый...

— Геннадий Осипович!

Штурман поднял голову, все понял и ска-
зал не «по уставу»:

— Я всегда готов.

— Второй пилот готов! — выкрикнул Ни-
кита Сударев.

Затем шла проверка топлива, гидросистемы
самолета, радист перечислял штыри, заглуш-
ки, струбцины... И опять Витковский про-
пустил свою очередь, не подтвердил рапорт
бортмеханика, сколько должно быть заправ-
лено керосина по заданию. По расчету. За не-
го ответил Дима:

— По заданию.

Потом пошел запуск двигателей, и Невьян-
цев отсчитывал секунды: «Десять... двадцать...
сорок...» А Геннадий Осипович совершенно
машинно повторял отчет про себя: «Де-
сять... двадцать... сорок... Второй двигатель...
третий... первый...» Самолет содрогался от ре-
ва моторов, радист начал уже вторую часть
проверки — перед вырубиванием, сейчас,
словно в каком-то полусне, понимал Витков-
ский, дойдет очередь до него, штурмана, а он
еще не согласовал курсовую систему... «В по-
следний раз», — вдруг понял он так отчетли-
во, что повторил это вслух:

— В последний раз...

(Продолжение следует).



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

Редактор В. ГУРИН.

НС 13470. Заказ № 6263.

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