

**НА МАРШЕ—  
ТРЕТИЙ,  
РЕШАЮЩИЙ**

# Авиатор УРАЛА

ОРГАН УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ  
И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

## СЫН ШАГНУЛ В КОСМОС

«Родители космонавта проживают в городе Свердловске» — этими словами заканчивалось сообщение ТАСС о Василии Григорьевиче Лазареве, командире корабля «Союз-12».

...Дверь открыла пожилая женщина с гладко зачесанными седыми волосами. Мать космонавта? Сомнений быть не могло. Вздыхая, радостно, тревожно, как и должна была встретить весть о том, что сын в космосе, она заговорила: — Вчера по радио услышали: командир подполковник Лазарев Василий Григорьевич. Я говорю: «Отец, наш ведь Вася-то...» А он мне: «Слышь-ко, мать, да мало ли Лазаревых, подполковников». А я сердцем

чую: наш Вася летает. Сегодня утром кое-как дождалась, когда радио заговорит. Он! И год рождения, и наше село Порошино, где Вася родился...

Александра Андреевна достала семейный альбом. В такой день ей самой захотелось снова взглянуть на давнишние фотографии мальчишки, юноши, командира.

— Он всегда говорил: буду командиром корабля, плавать хотел, а стал летать. В газете «Правда» приведены слова Юрия Гагарина о Василии Лазареве: «Вдумчивый, серьезный человек. Уже овладел двумя профессиями — медика и летчика, теперь освоит третью — космонавта... Он

учился в Свердловском медицинском институте, собираясь специализироваться на восстановительной хирургии и травматологии, но стал авиационным врачом, закончив Чугуевское военно-авиационное училище летчиков. Теперь он стал не только космонавтом, но и специалистом в области космической медицины, пишет специальные и популярные статьи на эту тему.

Как выковались его характер, его вдумчивость, серьезность, чувство долга, мы почувствовали, познакомившись поближе с семьей Тюменцев. Иван Григорьевич Тюменцев стал отцом мальчику, когда Вася был совсем маленьким. В своем деле Иван Григорьевич мастер — трудно найти специальность

Александра Андреевна растила детей. Трое осталось у матери на руках, когда отец ушел на фронт. Василий был старшим, значит, и ответственным за младших. Вот, должно быть, откуда твердость характера и вместе с тем мягкость в обращении, душевность, которую отмечают в Василии Григорьевиче Лазареве его друзья.

Мы привезли Тюменцевым «Правду» и «Комсомольскую правду», где новым советским космонавтам посвящены статьи и репортажи. Александра Андреевна смотрит на фотографию, где ее сын в скафандре, у космического корабля. Мать невольно гладит газетный лист. Таким она своего Василия видит впервые.

Комаровым. Об этом отец с матерью тоже прочитали в газете. И такое признание сына — «Вирус заболевания» космосом гнездились во мне давно и прочно, и, наверное, навсегда...» — для них было тоже неожиданным.

«Вечерами, в свободное время, Лазарев нередко можно было увидеть за работой над диссертационной рукописью», — сказано в «Правде».

— То-то, когда в гостях мы у него были, смотрю — он все работает, работает, вспоминает Александра Андреевна.

— Ох, отец, что Василий вот тут в газете говорит: «...Может, еще и на Марс слетаем...» — читает Александра Андреевна.

Бортинженер «Союза-12» Олег Григорьевич Макаров так сказал о своем командире: «В космос нужны профессионалы. Вот Василий — профессионал!» Может, и сбывается предположение Василия Григорьевича Лазарева о полете на Марс. А пока экипаж должен поставить последнюю точку, завершив своим полетом работу многих и многих людей, которые совершенствовали системы «Союза», как сказал на пресс-конференции, состоявшейся на космодроме, Василий Григорьевич Лазарев.

...Мать перебирает старые фотографии из семейного альбома и газеты, опевшие о космическом взлете сына. Как далеко он шагнул!

**Т. КУРАШОВА,  
В. МАШКОВА.**

На снимке: родители космонавта.



### «Урал» — позывной космонавта В. Лазарева

в строительной профессии, какой он не владел бы. И много его «памяток» осталось в Свердловске, Верхней Пышме, Среднеуральске. Тюменцев строил Уралмашзавод, СУГРЭС, цех на Пышминском медеэлектротехническом заводе. Стоят его дома на свердловских улицах Сухоложской, Посадской, Грибоедова. Кстати, дом на Грибоедова, в котором сейчас живут Тюменцевы, в котором бывал у родителей сегодняшней космонавта-26, тоже строил Иван Григорьевич.

И это еще не все в биографии отчима командира «Союза-12». Из заветной коробки Иван Григорьевич достает медали, знаки солдатской доблести: «За освобождение Варшавы», «За взятие Берлина», «За отвагу»... Немало наград у старшины батареи 45-миллиметровок, бивших по рейхстагу.

Жадно прочитаны газетные строки. Сколько нового рассказали они родителям о жизни и работе сына! Летчик-испытатель реактивных самолетов. А каких только случаев ни бывает у людей этой профессии. Один такой случай описан в «Комсомольской правде».

— Все обошлось для нас благополучно, — с облегчением читает Александра Андреевна слова сына. — Подумать только: мы-то ничего не знали, отец...

В 1967 году он помог Юрию Гагарину, работавшему на связи с Владимиром

## В ПОМОЩЬ ПРОПАГАНДИСТАМ

На семинаре пропагандистов УрУ ГА с докладом выступил заместитель начальника отдела по политико-воспитательной работе УрУ ГА М. И. Новиков. В докладе был дан обстоятельный анализ накопленного опыта работы пропагандистов, вскрыты недостатки и сформулированы основные направления работы пропагандистов в новом учебном году.

Были прочитаны лекции: «XXIV съезд КПСС об особенностях идеоло-

гической борьбы на современном этапе»; «Историческое значение II съезда РСДРП», «О методике работы над произведениями классиков марксизма-ленинизма».

С лекциями выступили профессорско-преподавательский состав высшей партийной школы, Уральского политехнического института.

Начальник планово-экономического отдела УрУ ГА Сивашинский Б. Г. рассказал пропагандистам о производствен-

но-экономических задачах авиапредприятий УрУ ГА. В работе семинара приняли участие заместители командиров авиапредприятий по политико-воспитательной работе.

Приказом начальника УрУ ГА лучшим пропагандистам авиапредприятий были вручены почетные грамоты, объявлена благодарность и вручены библиотечки книг.

**В. ЧЕРНОВ,**  
инструктор отдела политико-воспитательной работы.

**ПО  
ДОЛГУ  
СЕРДЦА**



**НА ОТЧЕТНО - ВЫБОРНОМ** комсомольском собрании службы бортпроводников Челябинского авиапредприятия было принято решение: каждому комсомольцу проработать бесплатно один рейс на самолете ЯБ-40. Заработанные деньги перечислить в фонд мира.

Комсомольцы Челябинского авиапредприятия развинули соревнование между тройками службы за право перевести делегацию Челябинской области на XVII съезд ВЛКСМ.

Молодые авиаторы Челябинска вызвали комсомольцев аэропорта Кольцово на соревнование по достойной встрече 50-й годовщины присвоения комсомолу имени В. И. Ленина.

**А. МАЛОЙВАН,**  
секретарь комитета комсомола Челябинского предприятия.

## НОВОСТИ

### Семинары и занятия

Подготовка пропагандистов партийной, комсомольской, массово-политической и экономической учебы в Уктусском авиапредприятии была завершена, в основном, к 10 сентября.

Чкаловский райком партии 19 сентября провел семинар пропагандистов.

С инструктивным докладом для пропагандистов выступил лектор общества «Знание» В. С. Кривченко на семинаре, который прошел в Уктусском авиапредприятии.

Здесь же были решены организационные вопросы — состав слушателей, где будут проходить занятия, и многие другие.

За два дня перед началом учебного года десять пропагандистов прошли подготовку в отделе политико-воспитательной работы УрУ ГА.

Первое занятие состоялось в клубе Уктусского авиапредприятия. На нем присутствовали все группы политпросвещения авиапредприятия. Оно было посвящено апрельскому пленуму ЦК КПСС.

**Н. ЦВЕТУХИН,**  
заместитель командира Уктусского авиапредприятия по политико-воспитательной работе.

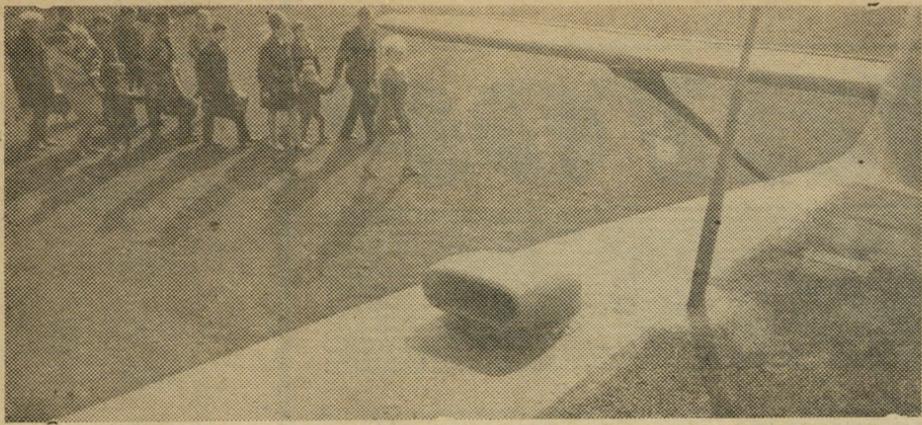
### Начало учебного года

Занятия комсомольской политехнической начались в Курганском авиапредприятии.

Молодые авиаторы изучают основы экономических знаний. На первом занятии в службе перевозок лекцию об апрельском пленуме 1973 года прочитал начальник этого отдела Г. А. Коногоров.

В системе комсомольской политехнической Курганского авиапредприятия будут заниматься десятки человек.

**В. КОПНОВ.**



## О знаке ЦК ВЛКСМ «Молодой гвардеец пятилетки»

Решением бюро ЦК ВЛКСМ для награждения комсомольцев, досрочно выполнивших личную пятилетку, отличившихся во всенародном социалистическом соревновании, внесших существенный вклад в выполнение решений XXIV съезда КПСС, задач, выдвинутых Генеральным секретарем ЦК КПСС товарищем Л. И. Брежневым в докладе «О пятидесятилетии Союза

Советских Социалистических Республик», учрежден знак ЦК ВЛКСМ «Молодой гвардеец пятилетки» трех степеней (золотой, серебряный, бронзовый).

Знаком «Молодой гвардеец пятилетки» награждаются комсомольцы — рабочие, колхозники, специалисты всех отраслей народного хозяйства, отличившиеся в социалистическом соревновании за досрочное выполнение пятилетки, сочетающие ударный труд, общеобразовательную и политическую учебу, добившиеся высокой моральной чистоты.

Комсомольцы, выполнившие личную пятилетку к 50-летию со дня присвоения комсомолу имени В. И. Ленина (12 апреля 1974 года), награждаются золотым знаком, за четыре года — серебряным, за 4,5 года — бронзовым знаком.

Решение о награждении золотым знаком «Молодой гвардеец пятилетки» принимает ЦК ВЛКСМ по представлению ЦК ЛКСМ союзных республик, крайкомов, обкомов комсомола, серебряным и бронзовым — решением бюро ЦК ЛКСМ союзных республик, крайкомов, обкомов комсомола по представлению окружкомов, горкомов, райкомов комсомола.

Партийные организации должны помочь комсомольским органам в проведении широкой разъяснительной работы среди комсомольцев.

Товарищи комсомольцы-авиаторы, примите активное участие в социалистическом соревновании за досрочное выполнение девятой пятилетки!

## НОВЫЕ ФОРМЫ РАБОТЫ

Это было несколько дней назад. Из Металлургического райкома партии вернулась группа авиаторов. Их радостно встретили товарищи по работе. Поздравления, вопросы... Новые партийные билеты, полученные в райкоме, рассматривались с особым вниманием...

Это не первая группа, получившая новые партийные документы. По просьбе комсомолов в летном подразделении и службе движения обмен начался еще летом, потому что пилоты и диспетчеры не смогут вместе с другими авиаторами ездить в райком, когда начнется массовый обмен — полеты, смены у локаторов трудно передвинуть. К 15 октября, когда начнется основной обмен, все коммунисты из летного и диспетчерского состава получают новые партийные билеты. К сегодняшнему дню в этих подразделениях более 80 процентов коммунистов побывали в райкоме и произвели обмен. Впечатления самые хорошие. Торжественная обстановка, внимание, забота сделали это важное событие настоящим праздником.

К обмену партийных документов в Челябинском авиапредприятии возникли и укрепились новые формы работы. Основная задача проводимых мероприятий — активизация работы партийных организаций, повышение требований к коммунистам, укрепление трудовой и партийной дисциплины.

В нашей организации творчески используется опыт работы других. Уже несколько лет на важных пусковых объектах Металлургического района Челябинска действуют советы секретарей партийных организаций. Они вызваны к жизни потребностями большой стройки, где бок о бок трудятся коммунисты различных организаций. Советы призваны сводить воедино усилия коммунистов из разных коллективов, пропагандировать и распространять опыт передовых.

В декабре такой совет появился в нашем предприятии. Его создание приурочено к мероприятию огромной важности — к обмену партдокументов. И задачи совета несколько иные, приспособленные к специфике нашего производства, — координация работы партийных организаций по политическому и трудовому воспитанию авиарботников, по выполнению производственного плана, обеспечению безопасности полетов.

Создание совета позволяет оперативно информировать секретарей партийных организаций, немед-

ленно претворять в жизнь положительный опыт, удачные находки в партийной работе отдельных коллективов. Так, в марте на заседании совета

### Идет обмен партдокументов

секретарей было рекомендовано провести в организациях собрания с повесткой «партийное поручение». В апреле-мае такие собрания прошли. На них велся серьезный разговор об ответственности за порученное дело. Была поднята тема о «качестве» партийного поручения — его содержании, об инициативе коммунистов в реализации задания. Коммунисты пришли к выводу, что наиболее полезно отдельное, частное поручение развивать в постоянную нагрузку. Собрания оказались очень действенными, они намного увеличили активность рядовых членов организации.

Одно из заседаний совета было посвящено выполнению производственного плана. Секретари разобрались в причине массовых задержек рейсов за август, выработали рекомендации по устранению их. Информация о теме заседания была доведена до сведения всех членов первичных организаций. Теперь вопросы плана регулярно выносятся на партийные бюро, а партком предприятия ежедневно разбирает и анализирует оперативные сообщения о ходе выполнения производственных заданий.

Не оставлено без внимания и начало учебного года в сети партполитпросвещения. 24 сентября на совете шел разговор о подготовке к этому дню. В наземных службах занятия решено проводить один раз в месяц, чтобы была возможность собрать всех коммунистов. Одобрена ценная инициатива партийной организации летного подразделения, где для каждого слушателя школы партполитпросвещения напечатана подробная программа занятий. Совет занимался также качеством лекторской подготовки. Большинство пропагандистов прошли двухдневный семинар в райкоме партии, где получены важные методические установки, необходимые советы.

В партийных организациях ведется плодотворная индивидуальная работа с коммунистами. На основе индивидуальных собеседований составлен план реализации предложений коммунистов, получивший воплощение в перечне «Мероприятия парткома и руководства предприятия по устранению недостатков в

работе авиапредприятия и реализации предложений коммунистов, выданных в период подготовки к обмену партдокументов».

Некоторые из мероприятий уже выполнены. Так, коммунисты Ломакин, Пащенко, Прытков из летного подразделения высказали озабоченность по поводу низкой регулярности рейсов, задержек из-за неподготовленности самолетов. Партком и руководство взяли особый контроль за регулярностью рейсов на собственном парке. На селекторных ежедневных планерках вскрываются причины задержек и принимаются меры по их ликвидации.

Кроме производствен-

ных вопросов, в план мероприятий включены пункты о выполнении партийных поручений, о быте и отдыхе авиарботников.

Новой формой работы можно назвать и «день службы». Уже проведено 13 таких вторников. В этот день руководящий состав предприятия выходит в очередную службу и в течение нескольких часов работает там, каждый по своему разделу. Много интересного отмечено в сантехслужбе, где небольшая партийная организация ведет активную работу. Здесь своими силами, без помощи и субсидий, создан ленинский уголок. В службе связи выпущено капитальное методическое пособие по радиосредствам для диспетчерского и летного

полезного можно почерпнуть и у движинцев по ведению социалистического соревнования, в авиационно-технической базе по налаживанию спортивной работы.

Новая форма — это не самоцель. Необходимо, чтобы она отвечала потребностям жизни, давала возможность роста, развития, улучшения. Совет секретарей или «день службы» не могут исчерпать себя после окончания обмена партийных документов. Они оправдывают себя в настоящее время, должны принести ощутимую пользу в будущем. Разумеется, дополненные тем новым, что предложит сама жизнь.

**В. БЕЛЯЙ,**  
секретарь парткома  
Челябинского  
авиапредприятия.

### ПРОВЕРЯЕМ ПОДГОТОВКУ К ЗИМЕ

**ОБЕСПЕЧЕНИЕ** безопасности и регулярности полетов — обязанность каждого авиарботника, каждой службы аэропорта.

О том, как эти вопросы решают коллективы наземных служб, обсуждалось на кустовом совещании работников наземных служб предприятий МГА, проходившем 11—12 сентября 1973 г. В аэропорту Кольцово данное совещание проходило под руководством начальника УНС МГА В. С. Соколова.

В своем докладе В. С. Соколов сделал подробный анализ работы служб спецтранспорта предприятий МГА по обеспечению безопасности и регулярности полетов, вскрыл имеющиеся недостатки и поставил основные задачи.

Недостатки в обеспечении службами спецтранспорта безопасности и регулярности полетов имеют место и в предприятиях Уральского управления ГА.

Основные причины этих чрезвычайных происшествий: недисциплинированность части водителя состава и несоблюдение ими требований «Руководства по организации движения средств механизации и автотранспорта на аэродромах гражданской авиации».

Неудовлетворительное руководство поездом (отъездом) спецмашины и механизмов к самолетам со стороны некоторых работников АТБ, ГСМ и службы перевозок:

Недостаточен контроль со стороны заместителей начальников аэропортов по наземным службам, начальников служб: спецтранспорта, АТБ, ГСМ, отделов перевозок, сменных командиров аэродромов за движением и работой транспортных средств на аэродроме.

Не на должном уровне находится организация работы служб спецтранспорта пред-

приятий Уральского управления ГА по обеспечению регулярности полетов.

Так, за 8 месяцев 1973 года по вине служб спецтранспорта допущено 329 задержек вылетов самолетов, в том числе по центральному расписанию — 239. Наиболее неблаго-

### КАК «ГОТОВЯТСЯ» ЗАДЕРЖКИ

получно в этом вопросе обстоит дело в аэропорту Челябинск, где допущено 195 задержек вылетов самолетов, что составляет 80 проц. от всех задержек по вине служб спецтранспорта.

Вызывает большую тревогу работа служб спецтранспорта аэропорта Челябинск в предстоящий осенне-зимний период. Из-за неудовлетворительной подготовки к прошедшей осенне-зимней навигации 1972-73 гг. автотракторной техники, службы спецтранспорта аэропорта Челябинск — только в период с октября 1972 г. по апрель 1973 г. было допущено 204 задержки вылетов самолетов.

Командование Челябинского авиапредприятия из крайне не-

удовлетворительной работы служб спецтранспорта по обслуживанию самолетов в прошедший зимний период не сделало должных выводов и при подготовке автотракторной техники к осенне-зимней навигации 1973-74 годов.

Проверкой было установлено, что на 15 августа текущего года к подготовке автотракторной техники к работе в осенне-зимний период не приступили и не были даже составлены графики подготовки техники. Руководители службы спецтранспорта по-видимому забыли, что «сани» нужно готовить летом.

Зима не за горами. Если в подготовке к зиме часть времени упущена, то еще не все потеряно. И в оставшееся время необходимо принять незамедлительные меры к устранению имеющихся недостатков.

От работы служб спецтранспорта зависит работа всех служб предприятий, зависит и выполнение государственного плана.

1973 год — решающий год девятой пятилетки, и выполнение государственного плана этого года — обязанность каждого авиарботника, каждой службы.

**А. ЛИХАЧЕВ,**  
заместитель начальника  
отдела наземных сооружений  
и спецтранспорта  
Уру ГА.

### Строго по графику

В Кольцовском авиапредприятии состоялось заседание парткома, на котором был заслушан доклад о ходе подготовки самолетов в осенне-зимней навигации.

Отмечены отдельные недостатки, нарушающие ритм работы по подготовке самолетов к зимним условиям.

Дан ряд рекомендаций для устранения пробелов и соблюдения графика подготовки СМП.

**В. РУДЕНКО,**  
секретарь партийной организации  
Кольцовского  
авиапредприятия.

**ТЕЛЕГРАММА ИЗ КУРГАНА**

Поддерживая почин магнитогорских авиаторов о досрочном выполнении плана третьего, решающего года пятилетки, коллектив Курганского предприятия пересмотрел свои социалистические обязательства. Принято решение план 1973 года по основным показателям выполнить к 10 декабря.

**Успехов в учебе**

Начался учебный год в политехнической партийной и комсомольской просвещения Курганского авиапредприятия. На первом занятии к слушателям пришли представители партийного комитета, которые поздравили всех присутствующих с началом учебного года и пожелали больших успехов в учебе. Особенно интересно прошло первое занятие у старейшего пропагандиста Л. П. Егорова, руководителя школы основ

экономики и управления производством. Авиаторы Кургана занимаются в кружках основ экономических знаний, в школах коммунистического труда. Кроме того, они имеют возможность слушать каждый вторник популярные лекции по материалам XXIV съезда КПСС. **Л. ТИМОФЕЕВ**, заместитель командира Курганского авиапредприятия по политико-воспитательной работе.

**Первая лекция**

Здесь присутствовали слушатели и пропагандисты системы партийного, комсомольского и экономического образования.

В системе политехнической Ижевского авиапредприятия занимается около 300 человек.

**Ю. ГУНДАРЕВ**, заместитель командира по политико-воспитательной работе Ижевского авиапредприятия.

Вот это свидетельство. «Представитель Международной Воздухоплавательной Федерации для России сим удостоверяет, что г. Арцеулов Константин Константинович, родившийся в Ялте в 1891 году, православный, получил звание пилота-авиатора 25 августа 1911 года. Отец его — главный корабельный инженер Севас-

чальнику школы: попросил разрешения ввести этот прием пилотажа в программу обучения летчиков-истребителей... У его самолета неужи-

**«Окажу огромную услугу Родине...»**

В ОКТЯБРЕ ИСПОЛНЯЕТСЯ 120 ЛЕТ СО ДНЯ РОЖДЕНИЯ НИКОЛАЯ ИВАНОВИЧА КИБАЛЬЧИЧА.

Ранним апрельским утром 1881 года петербургское градоначальство известило жителей столицы о казни пяти народовольцев, среди них был Кибальчич. Он прожил всего лишь 27 лет, отдав лучшие свои годы, все свои силы борьбе за освобождение народа, за его счастье. В тюрьме, в камере смертников, за несколько дней до казни Кибальчич создал проект первого в мире реактивного летательного аппарата тяжелее воздуха. «Находясь в заключении, за несколько дней до своей смерти я пишу этот проект. Я верю в осуществимость моей идеи, и эта вера поддерживает меня в моем ужасном положении. Если же моя идея, — писал Николай Кибальчич, — после тщательного обсуждения учеными будет признана исполнимой, то я буду счастлив тем, что окажу громадную услугу Родине и человечеству. Я спокойно тогда встречу смерть...»

23 марта проект был передан полицейскому начальству. Кибальчич обратился с просьбой направить его идею на рассмотрение комитета ученых. Но проект был... подшит к «делу». Его похоронили в секретных архивах полиции, но слухи о нем жили, выйдя за пределы России.

В 1882 году друзья Кибальчича издали в Лондоне краткие воспоминания о нем, где упоминается о проекте воздухоплавательного корабля.

В 1916 году в Лондоне же вышла на английском языке книга «Русская авиация». Автор ее полковник Рустам-Бек писал: «Говорят, что один из убийц Александра II, искусный инженер и математик Кибальчич, будучи заключен в Петропавловской крепости, разработывал проект воздушного корабля».

«Трогательно, — писал Константин Эдуардович Циолковский, — что человек перед страшной казнью имеет силы думать о человечестве».

**М. ХРУЛЕВА**, «Неделя».

**НОВОСТИ НЕДЕЛИ**

В службе радионавигации и связи Челябинского авиапредприятия впервые проведен «день объекта». Это мероприятие явилось развитием идеи магнитогорцев, которые два года назад ввели «день службы». В этот день представители командования, парткома и профкома познакомились

**День объекта**

с работой определенной службы непосредственно на рабочих местах. Недавно такая форма появилась и в Челябинске.

В службе связи пошли по пути разукрупнения, детализации этого начинания. Представители руководства секретарь парторганизации Н. Безуглый, комсорг С. Ширев, председатель месткома Н. Русаков работали в тот день на системе посадки. Была произведена проверка различных разделов производственной и общественной деятельности, заслушаны предложения тружеников. Сейчас осуществляется одно из них — улучшаются дороги к объектам.

**В. СТЕПАНОВ**, начальник службы РИС.

г. Челябинск.

В КОКТЕБЕЛЕ проходил праздник, посвященный 50-летию советского планеризма. Полвека назад здесь впервые взмыл в небо планер конструкции Константина Арцеулова. Тогда это было удивительно. Осенние дни в его жизни вообще удивительны. Перед самым сентябрем он «погиб». В 1916-м...

У него удивительная память, завидная эрудиция. Но эрудиция эта как бы сама по себе, а если пускается в ход, то очень мягко, деликатно, что ли. И еще. Не часто встретишь человека с таким чувством юмора...

Перед нами небольшой обломок дощечки с трудно различимой надписью: «24/VIII. 916. Прапорщик Арцеулов». (Это что-то вместо креста на его могиле). А Константин Константинович слегка улыбается: «На панихиде своей, между прочим, даже пришлось побывать». И уже серьезно:

— Был у меня подшефный летчик. В тот самый день я решил ему впервые доверить дежурство — мы охраняли штаб в Луцке. Он прямо-таки умчался на радостях, а я, воспользовавшись тем, что объявилась замена, лег спать. Просыпаюсь, будто от землетрясения. Немцы бомбят аэродром. А мой подшефный в воздухе — и все убеждены, что это я. До этого-то дня летал только я один... Он был сбит на высоте. От самолета почти ничего. Когда, наконец, добрался до места его гибели, там уже стояла эта самая дощечка...

Слава его к тому времени была безоговорочной. Двести боевых вылетов. 18 побед в воздушных боях, пять высших воинских орденов. «Гибель» Арцеулова нашла отражение в русских и иностранных газетах. Еще был! Кроме всего прочего, это был летчик с пилотским свидетельством за номером сорок пять.

**Вспомни, товарищ...**

топольского порта. Дед — Иван Константинович Айвазовский. Да, тот самый художник Айвазовский. Конечно же, под влиянием деда внук едет в Петербург учиться художественному мастерству. Его учителя — Юон, Петров-Водкин. И вот уже совсем рядом диплом художника.

В книге Г. Залуцкого «Выдающиеся русские летчики» сказано: «...Начальник истребительного отделения Севастопольской авиационной школы военных летчиков прапорщик К. К. Арцеулов... поднялся в воздух, преднамеренно ввел самолет в «штопор» и, сделав несколько витков, вывел самолет в горизонтальный полет».

Это было едва ли не впервые в мире. Шла осень 1916-го. Испытания проходили на «Ньюпоре XXI».

Спрашиваю Арцеулова: — Как все это происходило? Почему вы решились на этот эксперимент?

— Война шла, русские летчики гибли, попадая в этот самый «штопор», курсанты мои гибли. Все это и заставило вспомнить «штопоры», свидетелем которых был. Ясно одно: причина его начала — потеря скорости. В общем, теоретически вроде бы понял.

На следующий день снова вывожу самолет из штопора, все нормально. После этого подал рапорт на-

данно заглох двигатель. Сломалась водяная помпа, и он вынужден был пойти на посадку. Всего их у него — вынужденных — были десятки, та — между Фрунзе и Балхашом — запомнилась особо. Его искали, один раз даже пролетели где-то неподалеку, но радиции в то время на самолетах еще не было. Кричать? Он улыбается: «Глас вопиющего в пустыне». В конце концов ему удалось отремонтировать злополучную помпу и взлететь. На базе его никто не ждал... Это случилось в начале 30-х, когда он пошел работать в трест «Аэрофотосъемка».

— Летом мы помогали строить Турксиб, летали над Средней Азией, Уралом, зимой — над Азовским морем. Работали там при отряде ледоколов. Делали разведку льда, рыбаков спасали.

— Вас было много, летчиков? — При отряде ледоколов был один самолет. Я и был. Погода отчаянная, видимость почти никакой, а тут еще льды торосят. Но все это не главное. Главное, что люди надеялись на меня. — Сказав это, он очень смутился, перевел разговор. — Сейчас работаю над книгой из области авиации.

И вот снова Крым. Коктебельское «орлиное гнездо», как его называют. Не мог

он там не быть. Это слово возвращение в юность. И встреча с друзьями, товарищами, единомышленниками... Перед самым отъездом

му-то и сейчас так велико увлечение планеризмом. И еще один штрих его биографии. Может быть, это совпадение, может быть. Но на это он имеет

**Огромное небо**

туда он сказал: — Полет планера — самое потрясающее зрелище. И это не слова, не поза, клянусь, нет. Совсем немаловажная деталь: планер можно строить самому, это твоя конструкция. Поэтому

полнейшее право... На другой день после полета Юрия Гагарина «Правда» вышла с плакатом: человек устремился в небо. Под плакатом стояла подпись: «Рисунок К. Арцеулова...». **Е. ФАДЕЕВ**.

**Фоторепортаж**



В КУРГАНСКОМ АЭРОПОРТУ...



**Таежный десант**

«Десант, выброшенный с АН-24 в районе Солнечного, с задачей справился. Пожар локализован» — такое сообщение пришло на радиостанцию Дальневосточной базы авиационной охраны лесов и обслуживания лесного хозяйства.

Осень в этом году стоит теплая и сухая, особенно в центральных районах Хабаровского края. Там полтора месяца не было дождей, и земля высохла на глубину до 20 сантиметров. Ежедневно в тайге возникали пожары,

с которыми отважно боролась лесная охрана. Особенно сильный пожар разгорелся недалеко от горняцкого поселка Солнечный. Огонь охватил сто гектаров. На помощь наземной охране пришли на самолете АН-24 воздушные пожарные.

Раньше для этой цели применяли маленький тихоходный АН-2. Но он мог взять лишь несколько человек десантников и мало противопожарных средств. В этом году в Якутии и на Дальнем Востоке применена выброска крупных, хорошо оснащенных десантов с АН-24.

**А. ПУШКАРЬ.**

О КОНЧАНИИ ЮЛЕТНЕГО СЕЗОНА БЫЛА ПОСВЯЩЕНА ПРЕСС-КОНФЕРЕНЦИЯ ДЛЯ СОВЕТСКИХ ЖУРНАЛИСТОВ. В ЭТОМ ГОДУ В МОСКВЕ И ОБЛАСТИ В 105 МЕСТАХ ДЕЙСТВОВАЛО 264 КАССЫ И ПУНКТА ПРИЕМА ЗАКАЗОВ НА АВИАБИЛЕТЫ.

## Главное агентство МГА

— В НАСТОЯЩЕЕ ВРЕМЯ ОБЪЕМ ПЕРЕВОЗОК ВЫРОС В 435 РАЗ ПО СРАВНЕНИЮ С 1937 ГОДОМ, КОГДА БЫЛО ОРГАНИЗОВАНО АГЕНТСТВО ВОЗДУШНЫХ СООБЩЕНИЙ, — СКАЗАЛ ЖУРНАЛИСТАМ НАЧАЛЬНИК ЦЕНТРАЛЬНОГО АГЕНТСТВА ВОЗДУШНЫХ СООБЩЕНИЙ В. И. ЖЕБРАК.

В. И. Жебрак подчеркнул, что особенно организовано в этом году была проведена кампания по перевозке детей из пионерских лагерей в разные города к началу учебного года.

Значительное место в перевозках занимают транзитные пассажиры, следующие через Москву из многих аэропортов страны. Для лучшего обслуживания пассажиров и более эффективного использования самолетного парка Министрство гражданской авиации организовало в Москве новое авиационное предприятие — Главное агентство воздушных сообщений.

## В интересах предприятия

10 человек из службы радионавигации и связи Челябинского предприятия поступили на курсы шоферов. Одновременно с выполнением своих основных обязанностей они смогут заменить шоферов на машинах, обслуживающих объекты РИС. Предполагаемая экономия — 6000 рублей в год.

Для сохранности автомашин, принадлежащих службе, работники РИС своими силами построили три теплых гаража из материалов, полученных при разборке старого шлакоблочного дома.

Н. ЛОГУНОВА.

Здоровье пилота — основа безопасности полетов. И потому перед каждым вылетом врач строго принимает своих пациентов. Чтобы летать, нужно иметь отличное здоровье.



К 250-ЛЕТИЮ СВЕРДЛОВСКА

## На заре уральской авиации

В АМ, вероятно, будет небезынтересно прочитать следующее воззвание группы граждан г. Екатеринбурга, которое я встретил в газете «Уральская жизнь» за 11 июля 1917 года:

### «ВОЗЗВАНИЕ»

Великое будущее предстоит авиации. Европейская война (имеется в виду 1-я мировая война — Н. П.) доказала с несомненностью, что воздух окончательно завоеван человеком. Не только для военных надобностей пользуются услугами авиации, но и для транспорта, разного рода военных припасов, имущества, не говоря уж о перевозке почты и пассажиров.

По окончании войны установление воздушного сообщения между городами будет ближайшей очередной задачей авиации.

Нет никакого сомнения, что Екатеринбург, как центральный пункт горнопромышленного Урала, должен идти впереди жизни и своевременно подготовиться к тому, чтобы здесь был распад знаний по авиации и оборудованная необходимыми средствами станция для воздушных аппаратов, мастерская для изготовления и починки мото-

аппаратов, и, наконец, общество любителей-спортсменов, которое будет проводить в жизнь все новейшие задания этого великого нового дела духа человеческого.

Группа граждан г. Екатеринбурга, приняв во внимание эти основные положения, сочла себя обязанной выступить с приглашением ко всем лицам, интересующимся делом авиации, собраться для совместного обсуждения всех этих вопросов и для практического разрешения их,

а также и для разрешения вопроса об учреждении в г. Екатеринбурге аэроклуба. Особенно желательно участие на организационном собрании всех любителей спорта.

Собрание назначается в среду, 12 июля, в помещении Екатеринбургской городской думы в 7 часов вечера.

Группа граждан».

В следующем номере этой газеты, за 12 июля 1917 года, в разделе «Хроника» я прочитал другое интересное сообщение:

«Открытие аэроклуба. По инициативе местного уроженца боевого военного летчика А. Д. Муратова отправляюсь в скором времени на фронт, в Екатеринбург открывается аэроклуб». Предлагаемые вашему вниманию сообщения из газеты «Уральская жизнь» за 1917 год переписаны со всеми сокращениями и знаками препинания.

Н. ПОПОВ,  
аспирант кафедры истории КПСС Уральского государственного университета.

О ЧЕНЬ обычный день в Кольцово, такой, какой был вчера и будет завтра, серый осенний день.

Сегодня в аэропорт прибудет очередных три тысячи пассажиров и столько же улетит отсюда.

Зал ожидания заполнен. Только что закончилась очередная посадка на рейс. Внезапно сквозь секцию на летное поле бежит плачущая женщина. К ней наперерез бросается дежурная.

— Куда же вы идете?  
— Девушка, милая... еще самолет стоит...  
— У нас будет задержка... — кричит дежурная.  
— Девушка, милая... уйдет...  
— Куда вы под винты лезете с ребенком?

— Я ж сама туда иду!  
— А идите вы к черту!  
Женщина плачет навзрыд. Она плохо понимает русский язык, и раздраженный крик дежурной ее просто пугает.

признанию, ни в одном аэровокзале управления не могут так накричать, как в Кольцово.

Случай сложный. Никто не может поручиться за свое поведение в такой си-

туации. Подождите! До Волгограда кто еще? Подождите! Вот когда вы будете здесь работать — будете указывать!

Даже если убрать из этой речи восклицательные знаки, тон все равно нельзя

танной формулой, а что имеют «перевозчики»? И кто когда этим занимался?

Самая совершенная формула останется все-таки бездействующей в Кольцово. Объяснение простое: Гул двигателей, объявления диктора — уже этого достаточно, чтобы свести все старания работников службы на нет.

Кстати, Нина Алексеевна говорила о том, что можно, как это делается в других городах, сопровождающим иметь микрофон с переносным репродуктором.

На худой конец можно заготовить таблички с указанием городов и рейсов, ведь электронное табло «говорит» слишком скупо.

Хотелось бы также подчеркнуть, что форменная одежда работников службы перевозок вызывает недоумение, точнее о форме говорить нельзя совсем.

Это немалое из недостатков службы перевозок, первое, что бросается в глаза и что называется красивым словом «сервис» (пусть простят меня работники этой службы, но я не могу написать его без кавычек).

Вообще порой кольцовцы напоминают плохого хозяина, который обожает покупать новые вещи, но не умеет их использовать.

Для этого существует НОТ, о котором столько говорят в Кольцово, и просто здравый смысл работников службы перевозок. Такая работа называется серой. Неприятно пассажирам и скучно работникам аэропорта.

Или может быть во всем этом виновен серый день, такой обычный в Кольцово?

Р. ТОЛОВ.

## Сервис в кавычках

Наконец, инцидент замяли. Сердитая дежурная объясняет новенькой, только что пришедшей на сопровождение:

— Ничего, это тебе впервой — привыкнешь...  
Очень обычный день в Кольцово. «Привычен» и тон дежурной. По общему

назвать корректным.

Но я не собираюсь укорять перронного контролера службы перевозок Нину Алексеевну Ткаленко, которая произносила эти слова. И если ее вызовут на собрание службы перевозок и будут, что называется, «песочить» за это, ничего не изменится. Потому что Нина Алексеевна вряд ли виновата.

Причин здесь много. В первую очередь — это стиль работы службы перевозок Кольцовского авиапредприятия. Традиции, так сказать. Автор этого материала ни единого раза не встречался здесь с дежурной, держащей себя, скажем, на профессиональном уровне бортпроводницы, которые обычно бывают вежливыми и дружелюбными. Представьте на мгновение — поменяли местами бортпроводниц и дежурных по сопровождению.

Из разговора с Ниной Алексеевной выяснилось, что при поступлении на работу ее инструктировали, как вести себя с пассажирами. Сказано было, что нужно быть вежливой с пассажирами. И только. Но сказать так — значит, не сказать ничего. Например, бортпроводница обращается к пассажирам с отрабо-

назвать корректным.

Но я не собираюсь укорять перронного контролера службы перевозок Нину Алексеевну Ткаленко, которая произносила эти слова. И если ее вызовут на собрание службы перевозок и будут, что называется, «песочить» за это, ничего не изменится. Потому что Нина Алексеевна вряд ли виновата.

Причин здесь много. В первую очередь — это стиль работы службы перевозок Кольцовского авиапредприятия. Традиции, так сказать. Автор этого материала ни единого раза не встречался здесь с дежурной, держащей себя, скажем, на профессиональном уровне бортпроводницы, которые обычно бывают вежливыми и дружелюбными. Представьте на мгновение — поменяли местами бортпроводниц и дежурных по сопровождению.

Из разговора с Ниной Алексеевной выяснилось, что при поступлении на работу ее инструктировали, как вести себя с пассажирами. Сказано было, что нужно быть вежливой с пассажирами. И только. Но сказать так — значит, не сказать ничего. Например, бортпроводница обращается к пассажирам с отрабо-



Скорость... Мы привыкли к тому, что Земля вращается под нами, как глобус в руках школьника, который мечтает о том времени, когда вырастет, и ему будет подвластна скорость.

А когда он вырастет, то ему вновь захочется вернуться ненадолго к земле, пройти ее пешком, чтобы увидеть ее вблизи, услышать шум летнего леса, обрадоваться ручью...

Но только ненадолго, потому что скорость стала нашей судьбой — судьбой людей двадцатого века.



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

Тел. 295—461.  
295—496.

Редактор В. ГУРИН.

НС 11461. Заказ № 7044.

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