

# С ПРАЗДНИКОМ, ДОРОГИЕ ТОВАРИЩИ!

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

## Авиатор УРАЛА

ОРГАН УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

№ 33 (1913).

ВТОРНИК,

6  
НОЯБРЯ

1973 г.

ГОД ИЗДАНИЯ

XXXI

Цена 2 коп.

НА МАРШЕ—  
ТРЕТИЙ,  
РЕШАЮЩИЙ

### Авиарботникам Урала

Сердечно поздравляем коллектив авиа-работников Уральского управления с праздником 56-й годовщины Великого Октября.

Желаем новых трудовых успехов в выполнении социалистических обязательств третьего, решающего года пятилетки, здоровья и счастья в личной жизни.  
**УТКИН. СЫСОЛЯТИН.**

### На совете управления

В Свердловске под председательством начальника УрУ ГА В. А. УТКИНА прошло расширенное заседание совета Уральского управления

и президиума теркома профсоюза.

На совете были заслушаны доклады руководителей управления и командиров предприятий о выполнении директивных документов и при-

казов МГА. Подведены итоги соцсоревнования за III квартал и 9 месяцев 1973 года. В заключение были приняты соответствующие рекомендации.

### С наградами вас, победители соревнования!

В июле этого года бюро Свердловского обкома ВЛКСМ, совет Уральского управления гражданской авиации, президиум территориального комитета профсоюза приняли постановление «Об участии комсомольско-молодежных экипажей Свердловского авиапредприятия во Всесоюзном социалистическом соревновании комсомольско-молодежных экипажей сельскохозяйственной авиации».

Постановление это вызвано тем, что сейчас придается исключительное значение участию комсомольцев и молодежи во всенародной борьбе за подъем сельскохозяйстве н н о г о производства. Подразумевает оно также дальнейшее развитие производственной и общественно-политической активности молодых пилотов в выполнении заданий девятой пятилетки.

Итоги соревнования было решено подводить к началу ноября на основе анализа работы экипажей в летнее время.

Сейчас самый сложный, ответственный период работы у пилотов сельскохозяйственной авиации позади.

Экипажи Уктусского авиапредприятия с заданием успешно справились. Все сельскохозяйственные работы проведены в срок и с высоким качеством. Пилоты подразделения авиахимиков, которое вот уже третий год по-

сит высокое звание коллектива коммунистического труда, за успешное выполнение заданий летнего сезона 1973 года получили 18 почетных грамот и благодарностей от хозяйств Свердловской, Курганской и Уральской (Казахская ССР) областей (командир коммунист Ю. В. Курашов).

К концу октября были подведены итоги социалистического соревнования внутри подразделения.

Первое место присуждено единогласно коллективу самолета АН-2 (командир Г. В. Долгушев, второй пилот А. А. Дубровский). Оба летчика — ударники коммунистического труда).

Этот экипаж обработал за лето 34822 га в хозяйствах треста молочно-овощных совхозов Каменск-Уральского района. И налетал сотни часов при высоком качестве работы. По общему мнению коллектива, причина такого успеха прежде всего в применении научной организации труда в обработке полей. А это — и примене-

ние загоного способа обработки полей, и одновременная обработка нескольких участков за один заход, и четкость выполнения заданий.

Наиболее сложный вид работ — авиахимическую прополку — экипаж выполнял в Свердловской, Курганской и Уральской областях, где обработано свыше 22 тысяч га.

В своих комсомольских путевках пилоты привезли самые высокие оценки и 8 почетных грамот хозяйств Свердловской и Курганской областей.

Лучшим комсомольско-молодежным звеном авиахимического подразделения признан коллектив коммунистического труда имени 50-летия гражданской авиации (командир О. В. Акимов). Это звено в 1972 году за отличную работу было внесено в Книгу почета Свердловской областной комсомольской организации.

За летний период летчики превысили общую плановую производительность полетов на 2,5 процента. Это дружный, слажен-

ный молодежный коллектив и у него блестящие перспективы на будущее. В звене все командиры самолетов и большая часть вторых пилотов ударники коммунистического труда.

29 октября, в день рождения комсомольской организации, в ГК ВЛКСМ проводился торжественный прием в честь победителей соцсоревнования.

Пилотам Г. В. Долгушеву, О. В. Акимову, В. А. Финогену, в числе других передовиков производства вручены ленты победителей. Остальные награды вручались на вечере 30 октября.

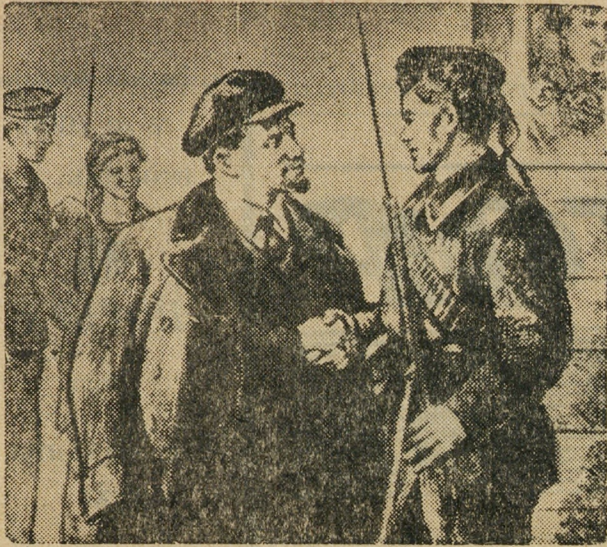
Поздравить молодых летчиков с успехом пришли старейшие работники, ветераны аэропорта Уктус К. А. Ботов, С. Н. Устюжанин, М. А. Кособрохов, пионеры 102-й подшефной школы.

Торжественное подведение итогов соцсоревнования — хорошая традиция у пилотов Свердловского авиапредприятия.

РАБОТНИКИ ТРАНСПОРТА И СВЯЗИ! РАЗВИВАЙТЕ И СОВЕРШЕНСТВУЙТЕ СРЕДСТВА ТРАНСПОРТА И СВЯЗИ! ВСЕМЕРНО УЛУЧШАЙТЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ НАРОДНОГО ХОЗЯЙСТВА, ПОЛНЕЕ УДОВЛЕТВОРЯЙТЕ ЗАПРОСЫ СОВЕТСКИХ ЛЮДЕЙ!

(Из Призывов ЦК КПСС к 56-й годовщине Великой Октябрьской социалистической революции).





Отечество славою,  
но трижды — которое есть  
Я планов наших которое будет.  
размаха люблю громадьё,  
Я радуюсь шагу саженей.  
которым идем маршу,  
Я вижу — в работу и в сраженья.  
где сор сегодня гниет,  
где только земля простая —  
на сажень вижу, из-под нее  
коммуны дома прорастают.  
И меркнет доверье к природным дарам

с унылым пудом сенца,  
и поворачиваются к тракторам  
крестьян заскорузлые сердца.  
И планы, что раньше  
задерживал на станциях лбов  
сегодня нищенства тормоз  
встают из дня голубого  
железом и камнем формась.  
И я, как весну человечества,  
рожденную в трудах и бою,  
пою мое отечество,  
республику мою!

## Тихо! Экипаж отдыхает

Первое ощущение от профилактория — это тишина. Она стоит в вестибюле, прячется в углах старого здания, в голосах тихо говорящих людей. Невольно и сам поддаешься этому гипнозу и начинаешь говорить шепотом и ходить на цыпочках. После перелетов, после хриплого свиста эфира, тяжелого гула самолетов и аэропортовской суматохи тишину особенно начинаешь чувствовать и ценить.

Наверное, именно из-за тишины Свердловский профилакторий пилоты многих управлений страны считают одним из лучших в стране, и потому магаданцы попросили разрешения находиться в воздухе максимум времени. Вместо отдыха в Новосибирске они решили пользоваться услугами свердловчан.

Профилакторий честно оправдывает свою репутацию. В 1968 году на последнем смотре-конкурсе учреждений подобного типа свердловчане после москвичей заняли второе место. Но в Москве-то уж само собой ясно — самые крупные аэропорты страны...

Дисциплина здесь железная.

При мне пришел один пилот отпроситься у начальника профилактория съездить к родственникам в город.

— Да, — было сказано ему, — но чтобы к одиннадцати вечера вы были здесь.

Но кто хоть однажды отдыхал в Свердловском профилактории, стремится попасть сюда еще раз...

Новиков Виктор Андреевич, командир АН-24 Курского авиапредприятия:

— Мне ваш профилакторий кажется лучшим из всех, где приходится бывать. По-моему, вообще

около 50 рублей в год. Но поможет книгами Кольцово, ведь не чужое дитя ему профилакторий. Вот жаль, что «дитя» это Кольцовское авиапредприятие заставляет работать как пасынка.

с этим все согласятся. А если скажут, что в профилактории они находятся не совсем законно, то все обидятся.

В приказе МГА № 669 от 25 октября 1965 года

### Репортаж из профилактория

Профилакторий должен быть маленьким домом отдыха. Вот как в Свердловске. Сюда — летишь с удовольствием. Знаешь, что хорошо отдохнешь и вкусно покорят...

Романович Георгий Антонович, штурман ТУ-134 Кишиневского авиапредприятия, Молдавское управление гражданской авиации:

— У вас здесь тихо, а это самое главное. В некоторых портах мы отдыхаем рядом с пассажирами. Конечно, шум, беготня... Там не отдохнешь так...

Волков Борис Васильевич, командир ИЛ-14 Новосибирского авиапредприятия Западно-Сибирского управления гражданской авиации:

— Могу ваш профилакторий сравнить только с Омским. Здесь есть почти все, что требуется для отдыха. Вот только библиотечка небольшая. Мало литературы. Хорошо бы, чтобы журналы подшивались.

Впрочем, не все так гладко в профилактории, как кажется на первый взгляд. Нехватка книг в библиотеке — это маленькое неудобство, которое и заметно-то не сразу. На художественную литературу, на подписные издания профилакторий может выделить только

Вот любопытные цифры: 27 сентября 1973 года здесь находилось 335 человек, 29 сентября — 335 человек, 30 сентября — 299 человек, а 1 октября — 416 человек. Отдыхали эти пилоты в профилактории, который рассчитан всего лишь на 154 человека.

С одной стороны надо петь хвалу начальнику профилактория Клавдии Николаевне Чубаровой за то, что она делает все возможное, чтобы столько уставших людей смогли отдохнуть здесь. С другой — не очень-то хорошо, когда в большой наплыв «гостей», здание слегка начинает напоминать улей. Ставятся раскладушки в физкультурный зал... Какой уж тут полноценный отдых...

Вывод такой — нужно расширять профилакторий. Если тесно уже сейчас, то что здесь будет твориться через несколько лет, когда возрастет нагрузка на аэропорт? Это, так сказать, перспективы.

Если посмотреть внимательно на работу профилактория, то можно заметить еще кое-какие особенности. К примеру, около половины отдыхающих здесь — базовые, кольцовские экипажи.

Если скажут, что кольцовцев обижать нельзя, то

вать еще один приказ — номер 590 от 29 ноября 1971 года:

...в) создать в каждом аэропорту необходимые условия для кратковременного предполетного отдыха экипажей;

г) принять меры к расширению и благоустройству профилакториев и команд отряда летного состава за счет фонда предприятия.

Но оба эти приказа благополучно и регулярно нарушаются кольцовским командованием (оно направляет пилотов в профилакторий), равно, как и распоряжение начальника управления по этому же поводу. Так что вокруг профилактория давно уже бушует административная метель. А внутри здания пока что тихо.

Изредка сюда заходят только что закончившие рейс, но негромкие голоса пилотов не нарушают тишины. Они проходят по коридору к своей комнате. На многих дверях таблички: «Тихо! Экипаж отдыхает».

В. СТЕПАНОВ.

## НОВОСТИ

### ПОБЕДА ПИЛОТОВ

Подведены итоги смотра - конкурса на лучшую подготовку к осенне-зимней навигации у кировских авиаторов.

Первое место завоевал летный коллектив, на втором — служба РИС и на третьем — коллектив работников службы движения.

Победители отмечены грамотами командования и общественных организаций.

### ВАЖНЫЙ РАЗГОВОР

В Кировском авиапредприятии прошло партийное собрание коллективов служб перевозок, ЦДА, городского агентства воздушных сообщений.

На повестке дня стоял вопрос о ходе политической учебы в этих коллективах, о задачах партийной организации по ее дальнейшему совершенствованию. С докладом на эту тему выступил заместитель командира авиапредприятия по политико-воспитательной работе М. В. Окулов. Он рассказал о ходе работы в коллективах и высказал ряд замечаний по улучшению ее организации.

Ряд предложений по совершенствованию форм и методов политической учебы дали в своих выступлениях коммунисты.

Р. ТОЛОВ.

### Подписывайтесь на журнал «Воздушный транспорт»

Всесоюзный институт научной и технической информации Государственного комитета Совета Министров СССР по науке и технике и Академия наук СССР среди периодических изданий по естественным и техническим наукам издает сводный том «Воздушный транспорт». Он состоит из 4-х выпусков: «Авиационное строительство, эксплуатация и ремонт самолетов и других летательных аппаратов», «Организация воздушных перевозок и оборудование аэропортов» и «Управление воздушным движением, метеорологическое и штурманское обеспечение полетов».

Периодичность его — 12 номеров в год. Каждый номер содержит около 650 рефератов, аннотаций и библиографических описаний. Условия подписки: для организаций на год 7 руб. 68 коп. (индекс 71304); для индивидуальных подписчиков — 5 руб. 28 коп. (индекс 71305)

Свободный том «Воздушный транспорт» дает возможность авиарботникам всех служб постоянно следить за литературой по интересующей его

отрасли науки и техники с наименьшей затратой времени.

В. ЧЕРНОВ.

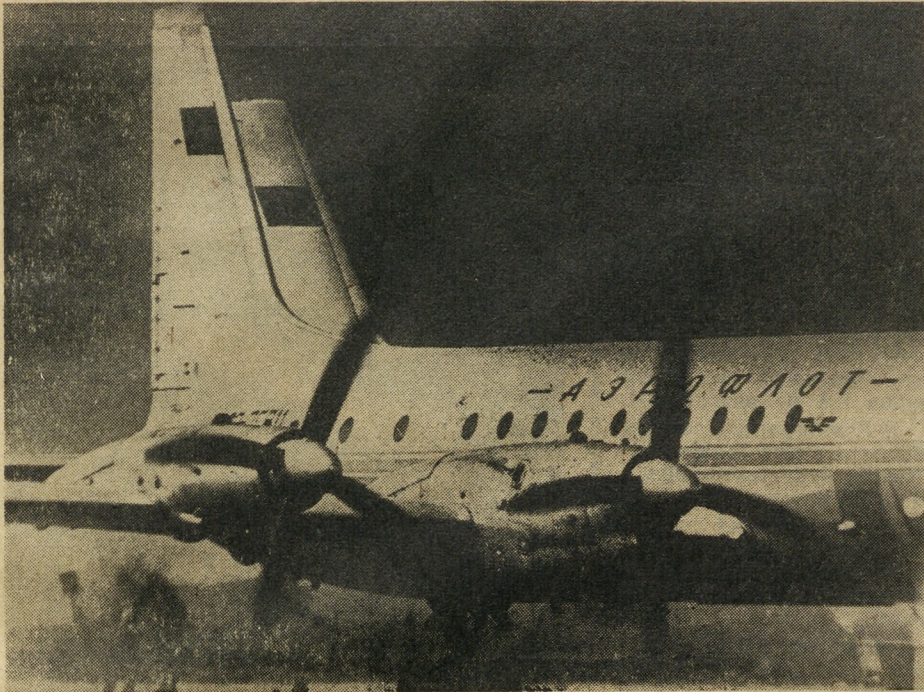
### На линии — стрелки

В Челябинске состоялись состязания авиаторов по пулевой стрельбе. Соревновались между собой 10 команд.

Пальма первенства отдана команде стрелков летного коллектива. На втором месте — РИСовцы и на третьем — спортсмены наземных сооружений.

К. ВТОВ.





нов является непревзойденным мастером своего дела. Под стать бригадиру и многие члены его бригады. Это его помощник слесарь Г. И. Юровских, тоже старый, кадровый рабочий, довольно опытный слесарь. Это и другие члены бригады, слесари Г. Г. Комаров, В. З. Куткин, В. А. Юровских. Многочисленны научились у своего бригадира. Тов. Лагунов смело поручает им довольно сложные работы по ремонтным, слесарным работам на самолетах.

Сейчас в бригаду прибыли молодые и по возрасту, и по опыту работы слесари Петр Рубцов, Василий Наумов, Михаил Пыжьянов, Бригадир на них не в обиде. «Молодцы, стараются, особенно Петр Рубцов». И я уверен, что Григорий Васильевич сумеет передать им свой богатый опыт. Ра-

боты много, порой «запарка». Взять последние два месяца этого года. Сложная поломка двух АН-24. Не в каждой АТБ возьмется за такую работу. А бригада Григория Васильевича выполнила эту сложную работу за полтора месяца. А могли бы и за более короткий срок. Но держало снабжение. То нет нужных листов дюралюминия, то нет стригеров,

Г. В. Лагунова и всех членов его бригады с Великим праздником Октября! Пожелать дальнейших успехов в труде на благо нашей Родины! И пожелать — так и дальше держать, Григорий Васильевич!

**В. СИДОРОВ,**  
начальник цеха № 3  
АТБ аэропорта  
Кольцово.

«Григорий Васильевич, нужно срочно выполнить слесарно-клепальные работы» — с таким заданием часто приходится обращаться (особенно при повреждении самолетов) к бригадиру слесарей Лагунову Г. В. Это один из старейших наших рабочих, ветеран АТБ, работает с 1948 года в Кольцово. Опытный слесарь, медик-жестянщик, он как бы играючи, со знанием дела, грамотно справляется с любой сложнейшей работой. Его рабочая со-

## Так держать, Григорий Васильевич!

ведь знает слово «надо!». «Надо» — значит выполняем!» и выполняют.

Если говорить о повременной почасовой оплате, которая является в некоторой мере тормозом в производительности труда для некоторых работников, то этого не скажешь про Г. В. Лагунова. Если еще при сдельной оплате он работал добросовестно, то не снизил темпов и

сейчас. Ни по производительности, ни по качеству. Это говорит о том, что у человека настоящая рабочая совесть и честь! И этому нужно поучиться отдельным работникам. Техника и условия ее ремонта намного усложнились по сравнению с пятидесятыми, началом шестидесятых годов. Но с ростом техники рос и опыт. Сейчас Г. В. Лагу-

нов является непревзойденным мастером своего дела. Под стать бригадиру и многие члены его бригады. Это его помощник слесарь Г. И. Юровских, тоже старый, кадровый рабочий, довольно опытный слесарь. Это и другие члены бригады, слесари Г. Г. Комаров, В. З. Куткин, В. А. Юровских. Многочисленны научились у своего бригадира. Тов. Лагунов смело поручает им довольно сложные работы по ремонтным, слесарным работам на самолетах.

Уже в пятидесятых годах стали появляться кресла, предназначенные для катапультирования на сверхзвуковых скоростях, с защитными экранами, с устройствами, стабилизирующими падение, насыщенные автоматикой и всевозможными механизмами.

Страшно? Чего греха таить,

В кабине перед глазами Олега засветилось табло: «Приготовиться!». Хомутов включил тумблер: «Готов!». Локти прижаты к телу, голова — к спине кресла. Загорелось главное табло: «Пошел!». Хомутов потянул скобы стреляющего механизма...

Тело будто расплывается в кресле. Это срабатывают ремни притяга. В ту же секунду — выстрел, что-то тяжелое наваливается на испытателя, еще сильнее вдавливая в кресло. Мелькает покинутый самолет. Время — вечность. Кресло падает устойчиво, а испытатель ждет, ждет, ждет. Секунда, другая... Есть! Кресло отделилось, над головой расплутился красно-белый парус...

Он стоял посреди поля, глубоко вдыхая запах свежескошенной травы. А к нему уже бежали друзья, прилетевшие на поисковом вертолете...

В 1971 году за мужество, проявленное при испытаниях катапультируемых у е м ы х установок, Олег Хомутов был удостоен звания Героя Советского Союза.

**А. ГОРОХОВ,**  
[АПН].

**ПАРАШЮТИСТОВ - ИСПЫТАТЕЛЕЙ** на земле, наверное, меньше, чем космонавтов. Вот уж, действительно, редчайшая из редких профессий.

Он один в небе. И должен полагаться только на самого себя, без права вмешиваться в работу механизмов. Радиосвязь с парашютистом — испытателем устанавливается (если вообще устанавливается) только односторонняя: «воздух — земля». Испытатель может докладывать на землю обстановку только попутно, занимаясь своим делом.

Падающий на землю парашютист терпеливо ждет: сработают ли приборы? Конечно, в определенный момент экспериментатор берет инициативу в свои руки, когда, например, становится ясным, что автоматика, не действует или работает не так, как нужно.

Один из конструкторов говорил, что испытателем парашютов может быть особенный человек. Почему? Кроме элементарной смелости, он должен обладать предельной внимательностью, фотографической объективностью. Ведь полет не фиксируют кинокамеры, фотоспидометры не пишут многокилометровые ленты. Только сам испытатель в силах объективно рассказать о работе, проделанной в считанные минуты опасного спуска. Отсюда — предельная честность, без утайки своих промахов. Иначе это может обернуться в трагедию для тех, кто после него вынужден будет использовать парашют, которому он дал «добро».

Вот с одним из таких бесстрашных парашютистов-испытателей, 39-летним Олегом Хомутовым, я и познакомился. Он родился в небольшом городе Усолье, что на правом берегу реки Камы. В пятьдесят четвертом году поступил в Московский авиационный ин-

ститут на самолетостроительный факультет. В МАИ Олег Хомутов первый раз в жизни опустился на землю с парашютом (сейчас у него 1149 прыжков). Участвовал в воздушных парадах. Получил звание мастера спорта СССР. В 1960 году защитил дипломный проект. А после института

стал профессиональным испытателем парашютов.

Работа испытателя весьма разнообразна. Например, поиски безопасных способов покидания самолета, попавшего в необратимый штопор. «Синяки да шишки» испытателей «воплотились» в четкие строчки наставлений для летчиков.

Есть такой интересный раздел испытаний — «опрыгивание» самолета. Опытная машина еще не поднималась в воздух, а парашютист — испытатель изучил уже все люки и двери. Экипаж должен заранее знать, как действовать в аварийной ситуации. «Опрыгивание» проводится как на земле, так и в ходе летных испытаний. Хомутов в этом смысле испытывал известные всем ТУ-134, ИЛ-62, «Антей», ИЛ-76. Его хорошо знают летчики-испытатели. Он работал с такими асами, как Юрий Гарнаев, Олег Гудков, Аркадий Богородский, Валентин Васин, Эдуард Елян.

...Катапульта. Ее породила реактивная техника. Гигантские скорости потребовали надежных средств спасения экипажа. А скорости все росли и росли, перевалив звуковой барьер. Можно ли благополучно катапультироваться на «сверхзвуке»?



Первыми в них садились парашютисты — испытатели.

В огромной трубе бушует сверхзвуковой поток. Выстрел. И в этот ураган врывается кресло с испытателем. Новый режим, снова выстрел. И так ступенями, до предельных скоростей. Это на земле. А потом реальное катапультирование с самолета.

Олег Хомутов уже испытывал это новое кресло: несколько раз катапультировался с ним на дозвуковых скоростях. Сейчас — задача гораздо сложнее. Стратосфера и сверхзвуко-

страшно. Но это совсем не тот страх, когда инстинкт самосохранения программирует свои действия.

Вот и самолет. Техники водрузили Олега в кабину. Подошел летчик, похлопал по скафандру. Прогрелся работающим двигателем, истребитель сразу же растворился в голубом мареве. Следом взлетела еще пара самолетов сопровождения. Через несколько минут три белые линии инверсии прочертили небо над аэродромом. На земле — напряженная тишина.



## Коротко

### К ПРАЗДНИКУ

Совместное совещание командного состава, представителей партийной, профсоюзной и комсомольской организаций прошло в Кировском авиапредприятии. На нем решалась организация работы аэропорта в праздничные дни и вопросы подготовки к проведению праздника Октября.

**Л. ИВАНОВ.**

### СОВЕТ ИНСПЕКТОРОВ

Совет общественных инспекторов собрался недавно в Кировском авиапредприятии.

На нем присутствовали авиаторы большинства служб авиапредприятия. Выступили представители командования и общественных организаций, ориентированные работой этой организации.

Поставлены конкретные задачи, намечены мероприятия.

**Н. БОЛОТИН.**

### С ХОРОШИМ КАЧЕСТВОМ

Кировчане подвели итоги социалистического соревнования среди экипажей ПАНХ за девять месяцев.

Первое место завоевал авиационник, командир АН-2 В. А. Сатонин, обработавший с хорошим качеством более 31000 гектаров посевной площади.

**Т. МАРКОВ,**  
секретарь парторганизации Кировского авиапредприятия.

### НОВАЯ СТОЛОВАЯ

К празднику Октября кировские авиаторы получили хороший подарок. Начала свою работу новая столовая авиапредприятия на 200 мест.

Современное оборудование, хорошая пропускная способность позволяют улучшить обслуживание авиаторов.

**Н. ВИНКОЛЬ.**

### НА СЕВЕР

Регулярную помощь авиаторам Коми оказывают кировчане. Недавно на Север из Кирова улетели три экипажа. Они будут перевозить оленину.

По мере надобности кировчане могут отправить на помощь еще несколько экипажей.

**Г. ЧУГАЕВ.**

# Ордена Ленина Академия гражданской авиации

ПРОВОДИТ ПРИЕМ НА ПЕРВЫЙ И СТАРШИЕ КУРСЫ ЗАОЧНОГО ФАКУЛЬТЕТА

по специализациям: летная эксплуатация воздушного транспорта (квалификация инженер-пилот);

воздушная навигация (инженер-штурман);

управление воздушным движением (инженер по управлению движением).

На заочный факультет принимаются лица летного, штурманского и диспетчерского состава гражданской авиации, имеющие свидетельство пилота, штурмана, диспетчера, проработавшие по окончании летного училища не менее одного года, с наличием положительной характеристики по службе; окончившие с отличием принимаются без стажа работы.

На учебу могут быть

приняты лица, находившиеся в прошлом на командно-руководящей работе и показавшие себя умелыми организаторами производства, но работающие в настоящее время на должностях, не предусмотренных вышеуказанными требованиями.

Заявления и другие документы, оформленные согласно правилам приема (приказ МГА СССР от 12 мая 1972 года № 167), направлять в Академию через местное управление гражданской авиации в срок до 15 декабря 1973 года.

Поступивший в Академию, до прохождения отборочной комиссии, должен сдать местной квалификационной комиссии

управления ГА экзамен по специальному предмету (летной эксплуатации, воздушной навигации, управлению воздушным движением соответственно для каждой специализации) по программам, утвержденным УУЗ МГА, в объеме требования соответствующих средних специальных учебных заведений.

Поступающие на первый курс, в соответствии с правилами приема в вузы на 1973 год, должны сдать вступительные экзамены по математике (устно и письменно), физике и русскому языку. Поступающие на старший курс представляют академическую справку предыдущего вуза.

Экзамены по общеобразовательным дисциплинам можно сдать в Ленин-

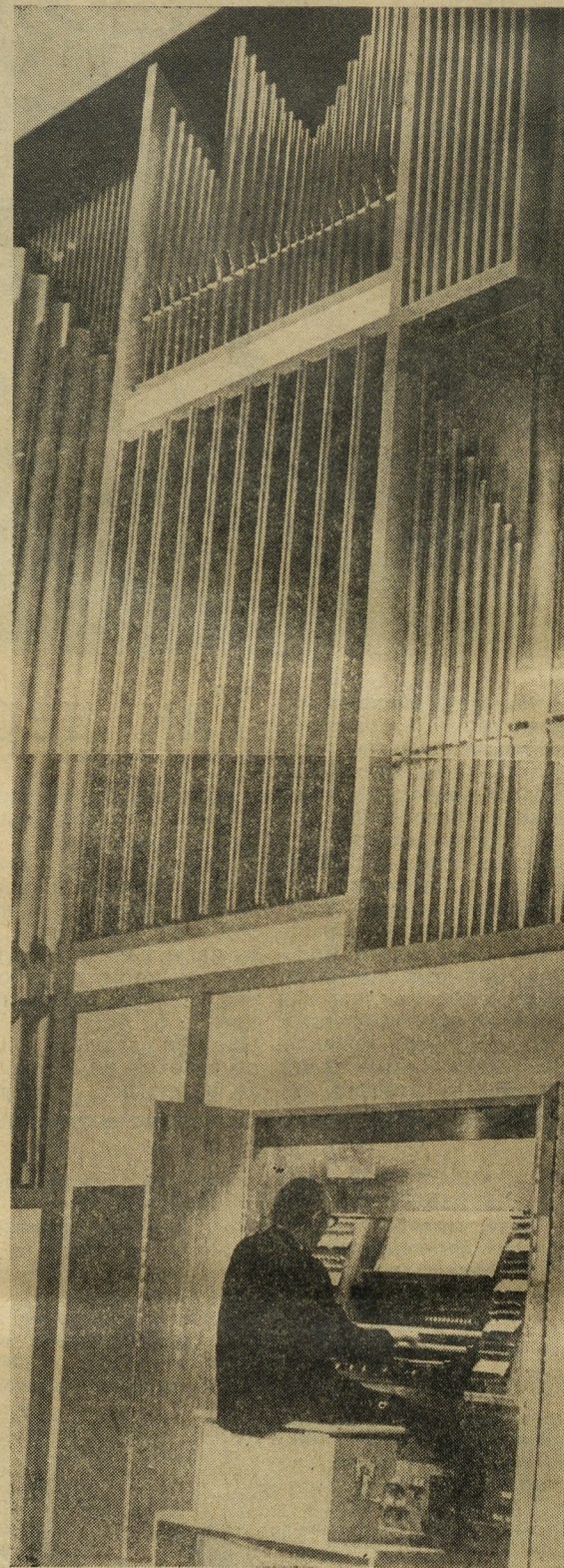
граде — в ОЛА ГА или по направлению приемной комиссии Академии в одной из выездных зональных комиссий в городах: Москве — в УВП Академии при Московском институте инженеров ГА, Киеве — в Киевском институте инженеров ГА, Ростове-на-Дону и Иркутске — в филиалах КИИ ГА, Минске, Новосибирске, Якутске, Магадане, Хабаровске, Алма-Ате и Ташкенте — в УВП КИИ ГА (сдача вступительных экзаменов в других вузах вне зональных комиссий вузов ГА не разрешена).

В Ленинграде, Москве и Киеве вступительные экзамены будут проходить с 4 по 20 января 1974 года.

Начало занятий очередного набора слушателей заочного факультета Академии — 1 марта 1974 года.

Адрес приемной комиссии Академии: почтовый индекс 196210, Ленинград, Авиагородок, дом 21, телефон 93-92-97.

К 250-летию Свердловска



НА КОНЦЕРТЕ ОРГАННОЙ МУЗЫКИ

## Повесть

ПИСЬМА  
В РЕДАКЦИЮ

### о Генеральном конструкторе

«ТУ — человек и самолет» — так называется первая документальная повесть, посвященная жизни и деятельности талантливого советского авиаконструктора, трижды Героя Социалистического Труда, лауреата Ленинской и Государственных премий Андрея Николаевича Туполева. Она напечатана в восьмом и девятом номерах журнала «Знамя». Автор данной повести Л. Л. Кербер не является профессиональным литератором. Л. Л. Кербер связывала с А. Н. Туполевым не только совместная работа, но и дружеские отношения. Анд-

рей Николаевич часто рассказывал ему о своей юности, о первых шагах советского самолетостроения. Перед кончиной Туполев прочитал рукопись Л. Л. Кербера и внес в нее дополнения и уточнения. Немало интересных документов и записей представили в распоряжение автора друзья и соратники Генерального конструктора.

Перед читателем проходит образ человека, посвятившего свою жизнь авиации. Автор убедительно показывает, как формировался Генеральный конструктор и как под его руководством создавались новые образцы самолетов.

В книге речь идет о том, как Туполев впервые в СССР построил самолеты цельнометаллической конструкции, создал новые образцы самолетов (носят название АНТ и ТУ). На его машинах были установлены рекорды дальности (беспосадочный перелет в США и др.). Немало страниц повести посвящено созданию Туполевым турбореактивных и турбовинтовых пассажирских воздушных лайнеров (ТУ-104, ТУ-114, ТУ-144) и т. д. Думается, что повесть Л. Л. Кербера «ТУ — человек и самолет» будет с интересом встречена авиаторами Урала.

Это было в 1971 году, тогда издательство ДОСААФ выпустило в серии «За честь и славу Родины» первый сборник «Крылья», в котором речь шла об авиаторах, которые проявили бесстрашие и стойкость в мирное время и удостоены боевых наград. Об этой книге писал автор этих строк в газете «Авиатор Урала» 5 июля 1972 года в статье «На крыльях мечты». Недавно это же издательство в этой же серии выпустило второй сборник «Крылья». В нем писатели и журналисты рассказывают о первооткрывателях космических просторов, славных испытателях новейшей авиаци-

## Крылья

онной техники, мастерах десантирования, бомбардировочных, штурмовых ударов и воздушных боев. В очерках читатели познакомятся с бесстрашным асом, Героем Советского Союза Ильей Петровичем Мосьпановым, генерал-полковником авиации, заслуженным военным летчиком СССР Василием Васильевичем Решетниковым, летчиком-космонавтом СССР, генерал-майором авиации дважды Героем Советского Союза Георгием Тимофеевичем Береговым, единственной в нашей стране женщиной, летчиком-испытателем Мариной Лаврентьевной Попович.

Ф. КРАВЦОВ,  
рабкор.

г. Ижевск.

## «АЛИТАЛИЯ» ЛЕТИТ ЧЕРЕЗ СИБИРЬ

Когда в двенадцать часов дня, в среду, 31 октября, диспетчер римского аэропорта Фьюмичино объявлял о посадке пассажиров, вылетающих через Москву в Токио, он имел право на торжественную интонацию: рейсом СУ-583 Аэрофлот открыл новую трассу, соединившую самым коротким путем Апеннины с Японией.

Примерно в это же время в представительстве «Алиталии» в Москве раздался звонок междугородной — Рим вызывал авиакомпанию, чтобы узнать, как идет подготовка к рейсу «Алиталии» по транссибирской трассе. У господина Д. Тонти — московского представителя компа-

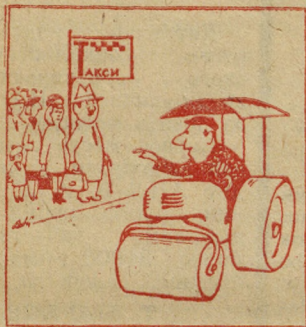
нии — в запасе было два дня («Алиталия» будет летать через Сибирь по пятницам), он ответил: все идет по расписанию. Никаких отклонений не предвидится.

— Да, — повторил Д. Тонти, — все протекает нормально. Погода? Ну, московская меня не пугает — дождь, который идет сегодня, для Шереметьева не страшен, этому уже научил меня наш многолетний совместный опыт работы с Аэрофлотом. Я побаиваюсь аэродрома в Милане — вот где могут не принять самолет из-за погоды. При чем здесь Милан? Как при чем! Это ваш ИЛ-62 летит из Рима прямо в Москву, наш ДС-8-62 (четыре реактивных двигателя, 152 пассажира) заходит сначала в Милан (час стоянки), потом во Франкфурт-на-Майне (еще почти часовая остановка) и только потом летит в Шереметьево (здесь экипаж меняется), и лишь тогда — прямым до Токио.

Что даст новая трасса пассажирам? Многие. Скажем, несколько часов экономленного времени (ведь мы летаем сейчас по южной линии — через Тегеран, Бомбей, Гонконг). А это, согласитесь, не так уж мало, когда речь идет о воздушном путешествии даже в таких комфортабельных условиях, которые наша компания старается создать для своих пассажиров — на борту ДС-8-62 в транссибирский рейс пойдут одновременно десять стюардов (запишите, что шесть уже прилетели в Москву). Что даст новая линия «Алиталии»? Тоже немало: мы получаем возможность увеличить свои перевозки — пассажиров, почты, грузов. Знаю ли я, кто полетит первым «сибирским» рейсом? Знаю: группа деловых людей, туристы. Во Франкфурте в самолет сядет около ста туристов из ФРГ, направляющихся в Японию.

А. ЕВСЕЕВ,  
«Неделя».

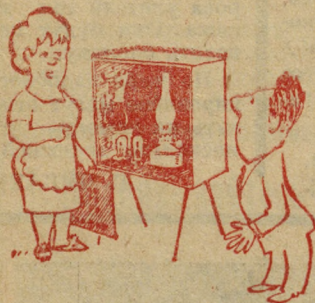
## УЛЫБКА ХУДОЖНИКА



— Кто спешит, могу подвезти...



Зубной врач на пенсии.



— Приходил телевизионный мастер, поставил новую лампу...

Рис. В. Тамаева  
и В. Васильева.

Наш адрес  
и телефон

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

Редактор В. ГУРИН.

НС 12799. Заказ № 7556.

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