



ИЗ ПЛЕМЕНИ ОТВАЖНЫХ

Славный боевой путь прошла в годы Отечественной войны Нина Захаровна Ульяненко. В 1940 году она окончила Воткинскую среднюю школу № 3, а чуть позднее — Воткинский аэроклуб. В январе 1942 года 19-летняя девушка добровольно ушла в Советскую Армию. После окончания курсов штурманов в составе 588-го авиационного полка она была направлена на фронт.

Храбро сражалась с гитлеровцами наша землячка. За годы войны она совершила 905 боевых вылетов, во время которых уничтожила семь переправ, три склада с горючим, склад с боеприпасами, восемь артиллерий, более десятка автомашин с живой силой и техникой противника. В составе своего полка Нина Ульяненко принимала участие в освобождении Северного Кавказа, Таман-

ского и Крымского полуостровов, Белоруссии, Польши, сражалась в небе Германии.

За проявленные при этом мужество и отвагу Указом Президиума Верховного Совета СССР от 18 августа 1945 года Нине Захаровне было присвоено звание Героя Советского Союза.

После победы над фашистами Нина Захаровна Ульяненко вернулась в родную Удмуртию, находилась на партийной работе, затем была начальником учебной части республиканского аэроклуба ДОСААФ. В 1957 году она окончила институт и с того времени преподает в школе. Сейчас Нина Захаровна Ульяненко является директором Больше-Киварской средней школы.

А. УСОВ,
работник Воткинского горвоенкомата.

У ВХОДА в Ижевскую среднюю школу № 25 висит мемориальная доска, на которой золотыми буквами высечено:

«В этой школе учился Герой Советского Союза летчик-истребитель Виталий Васильевич Микрюков, павший смертью храбрых в Великой Отечественной войне 1941—1945 годов».

получил благодарность от ского Союза Виталий Микрюков». Установлен памятник и на могиле отважного сокола в Одессе, где сейчас проживает его сестра.

Свято чтут память воздушного аса и учащиеся школы № 25. Здесь традиционными стали уроки мужества, посвященные жизни Виталия Микрюкова. Красные следопыты создали музей отважного героя. Здесь проходят торжественные слеты, митинги, прием пионеры, здесь учащимся

Родина высоко оценила

Бесстрашный сокол

Свой боевой путь летчик-истребитель Виталий Микрюков начал 1 июня 1943 года. Бесстрашный сокол громил фашистов на Курском дуге, в Приднестровье, Кривом Роге, Одессе, Молдавии, Румынии, Югославии, Венгрии. За 226 боевых вылетов он сбил 24 самолета, уничтожил 49 автомашин, два железнодорожных состава, 13 подвод с боеприпасами, четыре орудия зенитной артиллерии, десятки солдат и офицеров противника. Кроме того, наш земляк десятки раз сопровождал советские штурмовики и бомбардировщики, за что

подвиги Виталия Микрюкова, наградив его тремя орденами Красного Знамени, орденами Александра Невского, Красной Звезды и Отечественной войны первой степени и многими медалями. Указом Президиума Верховного Совета Союза ССР от 29 июня Виталию Васильевичу Микрюкову присвоено звание Героя Советского Союза.

На учебном аэродроме республиканского авиаспортклуба ДОСААФ установлен памятник отважному летчику. На нем высечено: «Здесь начал свой путь в небо Герой Совет-

вручают комсомольские билеты. Вот и недавно в школьном музее был проведен пионерский сбор, во время которого сестра героя — Лидия Васильевна Моисеева, работающая бухгалтером в Ижевске, ветераны войны, учителя рассказали ребятам о жизни и боевых подвигах Виталия Микрюкова, отважного сына удмуртского народа.

Г. ИЖБОЛДИН,
ветеран Великой
Отечественной войны.
А. САДЫРИНА,
учительница Ижевской
средней школы № 25.

НА ВОСТОЧНОМ НАПРАВЛЕНИИ

Как-то так получилось, что уральский паренек Павел Шамаев прослужил в рядах Советской Армии на Дальнем Востоке целых восемнадцать лет (из двадцати пяти службы в кадрах) и лишь в 1963 году вернулся в родные места. А на Дальний Восток попал он в тридцать шестом году, когда уже начинали гаснуть грозные тучи на восточной границе нашей страны. Техник по приборам, Павел очень быстро освоил все типы самолетов, мог в самые оптимальные сроки найти и устранить поломку. Смышленный парень стал незаменимым на аэродроме. Вскоре его утвердили начальником службы обслуживания.

Восточный район нашей страны считался в те предвоенные годы горячей точкой. Дисциплина в армии была железная. Все делалось для того, чтобы держать границу на замке. Японские войска, стоявшие по ту сторону границы, вели себя очень беспокойно. Мистические рассказы заканчивались жестокими перестрелками.

В 1941 году началась война на Западе и большая часть войск была переброшена с востока в районы боевых действий. Уехали на фронт боевые летчики, техники, радисты. Но положение на востоке по-прежнему оставалось серьезным,

поэтому от каждого советского солдата, оставшегося здесь, требовалась максимальная отдача сил. Павел Николаевич рассказывает, что люди спали по два, три часа в течение двух лет.

Работали на обслуживании самолетов фактически одни девушки. В нечеловечески тяжелых условиях они не теряли бодрости духа. Все для фронта, все для победы — под таким лозунгом проходит каждый день на аэродроме. Эскадрилья за эскадрилей улетали отсюда на фронт. Просился на запад несколько раз и Павел Николаевич, хотя и понимал, что работа его нужная и необходимая как для защиты восточной границы, так и для подготовки боевых машин для фронта.

На Дальнем Востоке встретил он и День Победы над фашистской Германией.

Сразу же после войны в полк, в котором служил офицер Шамаев, вошла эскадрилья фронтовиков. Началась война с Японией. Нужны были срочные и энергичные меры, чтобы задержать этот очаг на восточной границе. Это понимали все советские воины, от солдата до генерала. Из армии демобилизовался он в чине майора.

Грудь Павла Николаевича Шамаева украшают тринадцать правительственных наград, из которых особенно дорожит ему медали «За бо-

евые заслуги» и «За победу над Японией».

Майор в отставке Шамаев остался верен авиации и после демобилизации из рядов Советской Армии. В 1964 году пришел он работать в Магнитогорский аэропорт. Там и трудится авиатор до сих пор. С фронтовиком В. А. Мошкиным собрали они тренажер, за которым любовно ухаживают и поддерживают его в хорошем состоянии. И опытный приборист всегда охотно делится своим богатым опытом с молодежью.

Л. СЕРГЕЕВА.

В КНИГУ истории каждый из нас вписывает свои страницы. И пусть они порой очень коротки — без этих живых строчек была бы мертва книга, не было бы в ней больших свершений и обыкновенных буден.

...Сижу перед майором медицинской службы в отставке, заведующей го-



МАЙОР МЕДИЦИНСКОЙ СЛУЖБЫ

родским агентством Аэрофлота Магнитогорска, Антониной Ивановой Тюриной, слушаю ее рассказ о жизни, о войне, о любимой профессии врача, с которой, к сожалению, обстоятельства заставили расстаться, о детях.

Война застала двадцатидвухлетнюю Тоню в Куйбышеве, где она была слушательницей Военной медицинской академии. Сразу же со студенческой скамьи Тоня, как и все ее однокурсники, оказалась на службе в армии, сначала врачом запасного полка, а затем — в действующей армии.

Трудно сказать, где было легче.

Антонина Ивановна на Юго-Западный фронт попала в феврале 1942 года, но ненадолго. В июле ее перевели с частью на

перереформирование, и в действующую армию молодой врач был направлен лишь в октябре 1943 года. До конца войны Тоня находилась на II Украинском фронте.

Когда Антонина Ивановна рассказывает о тех годах, лицо ее становится суровее, жестче. Это были тяжелые. Санитары несли и несли

ми освобождала Антонина Ивановна Румынию, Венгрию, Чехословакию. Войну она закончила в Брно. Какой это был радостный день, сколько было в нем ликования, песен. И еще она отчетливо помнит тот день, когда стала членом КПСС. Это было в 1946 году, на Украине, куда они приехали с мужем после вой-

раненых. Делать перевязки и срочные операции врачам порой приходилось на улице, не дожидаясь, когда будет оборудован медсанбат. Пришлось Антонине обучиться всем премудростям медицины. И хотя она была начальником санитарной службы дивизии, иногда приходилось становиться даже хирургом. Как бы оправдываясь, она говорит, что больше ассистировала опытным хирургам, ну а самой доставались в основном ампуляции. Приходилось собирать все силы, все мужество, чтобы не видеть окровавленный снег, не слышать стоны раненых бойцов, жизнь которых была доверена ей. И так день за днем. Почти без сна, без отдыха.

С советскими войска-

ны. Здесь же родился ее первый сын. К сожалению, с профессией врача пришлось расстаться: жили в основном в тех районах, где работать было негде, часто переезжали с места на место. Такова порой судьба офицерских жен. А когда прочно осели в Магнитогорске, оказалось, что многое забыто. Так Антонина Ивановна восемь лет назад пришла в Аэрофлот. Работает она хорошо. Об этом говорят грамоты, ценные подарки, благодарности в ее адрес, доброе отношение подчиненных к своему начальнику.

И как самые ценные реликвии, хранит бывшая фронтовичка орден Красной Звезды и медаль «За боевые заслуги».

Л. МИНИНА.

Издательство «Удмуртия» продолжает выпуск книг в серии «Наши герои». Одна из них вышла недавно и называется «Земля под крылом». Ее автор — отважный летчик, Герой Советского Союза Александр Андреевич Девятьяров.

ВОСПОМИНАНИЯ

ОТВАЖНОГО АСА

Воспоминания А. А. Девятьярова не ограничиваются лишь военным временем. Он пишет о своих детских и юношеских годах, о том, как стал авиатором. В 14 лет остался без отца. Работал в деревне по хозяйству, лесорубом в леспромхозе, грузчиком древесного угля на железнодорожной станции, службу в армии проходил на Кавказе. Там вступил в ряды Коммунистической партии. После демобилизации два года трудился в Ижевске на заводе, одновременно занимаясь в вечернем техникуме. А в августе 1933 года по путевке партии попал в Оренбургское авиационное училище.

Шла война. Летчики готовились к серьезным схваткам с жестоким и коварным врагом. Надо было осваивать новые виды военных самолетов. Вскоре Девятьяров оказался на курсах командиров. В августе 1942 года он прибыл на Второй Украинский фронт. Здесь его назначили командиром эскадрильи. Принимал активное участие в разгроме гитлеровцев на Украине, в Польше, Чехословакии, воевал на подступах к Берлину.

Вот один из эпизодов боевой деятельности Девятьярова. Это было 17 сентября 1943 года. Разведка доложила, что немцы отходят от Краснограда. Девятьяров повел группу «Илов» на штурмовку противника в районе дороги Красноград — Карловка на реке Орчак. Шли вдоль дороги. Вдруг на мосту заметили штабную машину и ударили по ней. Девятьяров передает по радио: «По дороге движутся танки, автомашины, повозки. За ними — пешие, местность открытая». Девятьяров дает команду: «Снизиться и бить в упор». И наши соколы начали бомбить противника. За ними пришли другие штурмовики — тоже бить отступающих. За этот боевой вылет Девятьяров был награжден орденом Красного Знамени. Ратные дела, свершенные им в годы Великой Отечественной войны, были по достоинству оценены Родиной — Девятьяров стал Героем Советского Союза. Читатель прочтет книгу «Земля под крылом» с удовольствием, ибо она написана просто, доходчиво и поможет ему понять патриотизм советских людей, красноту немеркнувшего подвига в борьбе с фашизмом.

Ф. КРАВЦОВ.

г. Ижевск.

Авиаторы в Кунгуре

В прошедшую субботу из Свердловска в Кунгур отправился поезд особого назначения. В экскурсионную поездку отправились сотни свердловчан. Среди них — 17 авиаторов из Уктуса.

Цель экскурсии — посмотреть знаменитые Кунгурские пещеры, краеведческий музей, выставочный зал.

Впечатлений было много, и, конечно, же, в первую очередь, запомнились чудеса Кунгурских пещер — гроты Полярный, Бриллиантовый, Метеорный, огромное озеро с прозрачной водой в гроте Дружбы народов.

Р. ТОЛОВ.

25

предложений

Авиаторы Магнитогорска занимали не раз призовые места в управлении по рационализаторству и изобретательству. В 1973 году в этом предприятии внедрено 25 рационализаторских предложений с общим экономическим эффектом 5671 рубль. Особенно хорошо работают рационализаторы авиационно-технической базы и служба радионавигации и связи. Наиболее интересное предложение по усовершенствованию технологического процесса внесли авиатехник С. Е. Тютиков, инженер РИС А. В. Кузнецов, главный инженер АТБ А. И. Атанов.

Второе рождение самолета

Давно налажено техническое сотрудничество в области ремонта авиационной техники. В этом вот уже на протяжении нескольких лет чехословацким авиаторам помогают минские авиаремонтники.

Не так давно в Минском аэропорту произвел посадку самолет ТУ-134А, принадлежавший чехословацкой авиакомпании. Цель прилета — пройти строгий профилактический ремонт, чтобы через какое-то время можно было снова отправиться в заоблачные дали. Ранее такое же второе рождение здесь обрели несколько самолетов дружественной страны. Сейчас они уверенно трудятся на трассах пятого океана.

И в том, что крылья мира и дружбы этой братской социалистической страны из года в год становятся все крепче и надежнее, немалая заслуга белорусских авиаторов.



«ВАРФОЛОМЕЕВСКАЯ НОЧЬ»

Нет, это произошло не в 1572 году в Париже, а в ночь с 22 на 23 февраля 1942 года, на Брянском фронте в районе Плавск—Болхов, что юго-западнее Тулы, 130—140 километров. К тому времени немецко-фашистские войска были отброшены от Москвы и, понеся огромные потери, еще в декабре 1941 года перешли к обороне.

В полосе боевых действий нашего полка противник укреплял оборону по линии западнее Калуги — Белев — Болхов. Враг пытался отсидеться до весны за хорошо подготовленной линией обороны, а по весне снова попытаться овладеть Москвой. Мечтам этим не суждено было сбыться. Советская армия, проведя в декабре 1941 года первое успешное крупное стратегическое наступление, накаливала силы для очередного удара, одновременно не давая противнику завершить укрепление рубежей.

Нашему ночному ближнебомбардировочному полку была поставлена задача — методично, из ночи в ночь, наносить бомбовые удары по обороне противника в районе Болхова. Надо сказать, что здесь противник имел мощную зенитную артиллерию, стояли десятки прожекторов и зенитных батарей. И стояло только приблизиться самолетам к городу, как над ним воз-

никнал такой «фейерверк», что его отлично было видно с аэродрома нашего базирования в районе Плавска. В ту ночь, накануне Дня Советской Армии, дежурить на старте и руководить полетами предстояло мне вместе с командиром 1-й эскадрильи Н. Ф. Кукушкиным, а командир полка Герой Советского Союза майор Летуцкий вылетал на цель одним из первых.

Поставив экипажам боевую задачу еще за светом, мы с Кукушкиным отправились на старт, где уже вырлились из укрытий наши трудяги ПО-2. Оружейники подвешивали бомбы, снаряжали пулеметы патронными лентами. В общем, подготовка к вылету шла полным ходом и с наступлением сумерек начался выпуск самолетов на цель.

Погода стояла ясная, морозная, тихая, и ничто не предвещало ухудшения метеобстановки. Уже в воздухе были почти все три эскадрильи, взлетал последний самолет, когда внезапно все вокруг было окутано густым туманом. Он был таким плотным, что в трех шагах не разглядеть стартовых огней. А между тем, по расчетам времени мы знали, что самолеты, первыми стартовавшие, уже возвращались на аэродром. Шли по компасу и расчету времени. Ведь ПО-2 не имел ни радиосредств на борту, ни каких-либо более совершенных средств

самолетовождения и радионавигации. Все, чем располагал экипаж, это — компас, высотомер, указатель скорости, вариометр. Понятно, в каких тяжелых условиях оказались экипажи.

Мгновенно старт был обозначен рядом световых ориентиров — в бочках на противнях зажгли масло с ветошью. Несколько солдат заряжали и подавали ракетницы, а мы с командиром непрерывно посылали ракеты вверх, но они через мгновение скрывались в тумане и их не было видно. Над аэродромом уже гудели ПО-2, иногда примешивался звук вражеских юнкеров, а так же наших Р-5, ТБ. Однако, как выяснилось позднее, наши самолеты, выйдя на аэродром, не видели из-за тумана ни костров, ни даже ракет. Настолько был мощным фронтальный туман, закрывавший фронтальную полосу до 600 километров с севера на юг. И держался он более полутора суток.

Наши самолеты, не имея радиосвязи с землей, лишены визуальных возможностей полета, на остатках горячего в баках пытались уйти в район соседних аэродромов. Но, придя туда, встретили ту же сложную метеобстановку и вынуждены были с огромным риском пробиваться к земле, которую встречали иной раз трагически. Некоторые экипажи решались садиться на

свой аэродром и буквально «вываливались» из тумана в различных положениях — с углом или крепком — падали на аэродроме или рядом с ним. К счастью, люди оставались живыми и постепенно на старте уже собиралось до десятка экипажей, которые докладывали о внешнем тумане, который составлял чистым лишь территорию, занятую врагом, и вынуждал идти на риск. Другого выхода не было.

День Советской Армии 23 февраля 1942 года мы провели в большой тревоге. Ведь почти две трети самолетов неизвестно как и где закончили полет. С большим трудом и только к концу дня, 23 февраля смогли получить сведения о судьбе экипажей. Многие из них оказались невредимыми, часть, при посадках в тумане, получила повреждения, ушиб.

Об одном самолете и его экипаже мы никаких известий не имели и уже считали его боевой потерей над целью. Однако недели через две ранним мартовским утром один колхозник явился в штаб полка и сообщил, что в 10—12 километрах от аэродрома он обнаружил хвост самолета. Полк после ночной работы уже спал, и я, подняв старшего инженера и взяв двух солдат, на санях отправился с колхозником туда, где он видел хвост самолета.

Когда мы подъехали, то на торчащем из снега руле поворота ПО-2 увидели хвостовой номер нашего не вернувшегося самолета. Без капли горячего экипаж, планируя, врезался в землю, пробив снежный сугроб. Откопав самолет, его экипаж оказался в кабинах, он погиб при ударе о землю. Там, на Тульской земле, мы его схоронили.

В короткий срок на восстановленных самолетах продолжали наносить удары по врагу. Эту ночь с 22 на 23 февраля 1942 года так и окрестили «Варфоломеевской», о ней однополчане не забыли и по сей день.

Вспоминная сейчас ее и вообще боевую работу экипажей ПО-2, еще и еще раз проникаешься чувством большой благодарности к конструктору этого отличного самолета Н. Н. Поликарпову. Ведь его ПО-2 прожил две жизни: первая — это многие годы работы самолета как учебной машины, на которой прошло первоначальное обучение не одного поколения нашего летного состава; вторая — это отличная боевая служба ПО-2 в течение всей Великой Отечественной войны.

В. КИЗИКОВ,
бывший начальник штаба 97-го Гвардейского ночного бомбардировочного авиаполка, гвардии майор в отставке.

НА СВОЕМ МЕСТЕ

Поговорили мы с Ярцевым. По-моему, наш разговор его не удовлетворил, как, впрочем, и меня. Его — потому, что все корреспонденты спрашивают одно и то же, а мне показался Ярцев слишком немногословным.

В общем-то проще всего бы про Ярцева написать так: один из лучших техников-бригадиров... Это тоже будет правда, но не вся, потому что это сделает его похожим на десятки других людей, которые работают у нас в управлении. Конечно, каждый человек достиг своего нынешнего положения по-своему, но в жизни Ивана Прокопьевича меня зацепил один факт. Он когда-то работал в одном экипаже с нынешним командиром Курганского авиапредприятия А. Чернявским и доктором медицинских наук Г. Едзаровым. Вот здесь-то меня и замучили всякого рода сомнения и соблазны. Очевидно много вопросов появилось. Но я их не задал. Не совсем удобно было — ну разве так вот спросишь человека: а не завидно, мол, что люди, с которыми вы были в одном экипаже, достигли таких высот?

Потом я понял, что эти вопросы были бы лишними. Они бы «не прозвучали».

Ярцева в Кургане называют наставником молодежи. Очень, очень многие из молодых ребят-авиатехников прошли у него первую школу.

— Славные ребята, — сказал Ярцев. Помолчал, и добавил грустно, — образованные, на лету все схватывают, мне за ними трудно угнаться...

Я ведь почему не учился? Нужно было на жизнь зарабатывать. Так все время и работал. А сейчас учиться уже сложно. Конечно, сидеть не сижу — в нашей работе без учебника забуксуешь. Так и работаем.

Вот и поговорили. Зря я хотел задать свои вопросы. Ярцев бы не был Ярцевым, если бы ушел на «теплое место». Потому его и уважают. Каждый ценен на своем месте.

В. КОПНОВ.

Из зала суда

Пермский областной суд рассматривал в открытом судебном заседании дело по обвинению И. К. Божедомова и А. К. Обухова, рабочих Пермского аэропорта МВЛ. Проверив материалы дела, суд установил, что Божедомов и Обухов, работая первым — командиром самолета АН-2, второй — вторым пилотом, при взлете с аэродрома Гыроб в

Бажедомов и Обухов прекратили полет, вновь взлетели. Но из-за перегрузки самолет стал неуправляемым и потерпел поломку. Часть пассажиров получили ушибы, самолет разбит.

И. К. Божедомов и А. Я. Обухов приговорены к трем годам лишения свободы (условно) с обязательным привлечением осужденных к труду и направлением на работу в специально определяемые места. С бывших авиаторов в пользу Пермского предприятия МВЛ решено взыскать по 6 (шесть) тысяч рублей с каждого. Такова расплата за преступную халатность пилотов.

К. ЮРЬЕВ.

Расплата за халатность

Пермской области, грубо нарушили правила по наставлению производственных полетов, допустили аварию.

Пилоты были направлены в поселок для выполнения спецрейса. Поскольку у Обухова близился день рождения, то в разговоре командир и второй пилот высказали намерение побыстрее выполнить работы, чтобы улететь домой, в Пермь.

После этого Божедомов предложил посадить больше двадцати человек (а не 12, как положено).

Пилоты перегрузили самолет, не приняли мер к предупреждению нарушения центровки. При взлете самолет, пробежав 130 метров, отделился от земли. На высоте одного метра пролетел 250 метров и коснулся земли. Однако и после этого Божедомов и Обухов не

ния свободы (условно) с обязательным привлечением осужденных к труду и направлением на работу в специально определяемые места. С бывших авиаторов в пользу Пермского предприятия МВЛ решено взыскать по 6 (шесть) тысяч рублей с каждого. Такова расплата за преступную халатность пилотов.



Орошение
Земли

На очереди — ЯК-42

Воздушное
ГАИ

Новая
профессия
вертолета

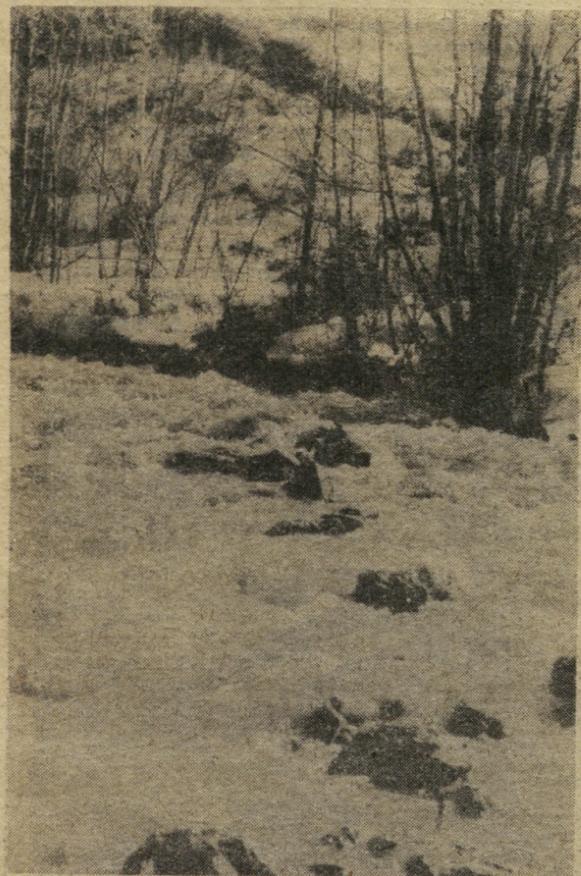
Над мчащимися по Таганрогскому шоссе автомашинами повис вертолет КА-26, пилотируемый опытным пилотом Ростовского авиапредприятия Ю. Уколовым. А через минуту винтокрылая машина приземляется на обочине дороги.

Водители удивлены — из вертолета выходят работники ГАИ и высказывают свои замечания нарушениям дорожного движения...

Так, впервые на Северном Кавказе авиаторы освоили еще одну профессию. Отныне такие полеты над основными трассами области будут регулярными.

ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ
РЕЙСЫ

Для обеспечения выполнения производственного плана первого квартала, в целях улучшения обслуживания пассажиров с 12 февраля на местных воздушных линиях Свердловской области введены дополнительные рейсы в аэропорты Арти, Алапаевск, Гари, Ирбит, Серов, Петрокаменское — сообщил нашему корреспонденту начальник службы перевозок Уктусского авиапредприятия Н. А. Шишкин.



УРАЛЬСКИЙ ЛЕС.

— Не хотите ли завтра перед вылетом в Вену полетать на ЯК-40? — предложили советские специалисты первому пилоту австрийской авиакомпании «АУА» Роберту П. Дж. Элиасу.

— А почему бы и нет? — Я согласен! — ответил Элиас. Никто из наших летчиков еще не держал в руках штурвал русского самолета.

И вот подмосковный аэропорт Шереметьево... Маленький и изящный самолет ЯК-40 показался летчику красивым.

— О вкусах можно спорить, — говорил он, — но ваш генеральный авиаконструктор Александр Сергеевич Яковлев нашел зрительно приятное решение. Вначале, кажется, есть несоответствие между чистыми формами планера и шасси: Однако при детальном осмотре обнаруживается особенно благоприятная высота фюзеляжа и крыла над землей. И чем дольше общаешься с ЯК-40, тем больше доверяешь и шасси, и в целом всему этому самолету.

— А как машина «чувствует» себя в полете? — спросил я Элиаса.

ЭТО
интересно

Превосходно! Представьте себе, вырубив на взлетную полосу... По сравнению с моим «Бонингом-707» маленький ЯК-40 с тремя двигателями движется очень плавно, быстро, нет ни малейшего намека на раскачивание.

Этот разговор с австрийским летчиком мне вспомнился на пресс-конференции, которую недавно проводил министр гражданской авиации СССР Б. П. Бугаев.

Рассказывая журналистам о новой технике, которая в ближайшее время поступит в Аэрофлот, Борис Павлович назвал и новую машину ЯК-42. Она создается в КБ генерального авиаконструктора А. С. Яковлева. Уже готов натуральный макет нового самолета. ЯК-42 внешне похож на своего старшего брата ЯК-40.

Три двигателя в хвостовой части фюзеляжа и три тележки шасси. Крылья, правда, несколько откинута назад. Встроенные люки трапы в хвосте и носовой части, у самой кабины пилота — ведут в просторный салон. Удобные гардеробы для верхней одежды и отсеки под ручную кладь вместительны. Два ряда кресел — три по каждому борту — и просторный проход в кабину экипажа самолета. Там всего два кресла. Современная радионавигационная аппаратура позволяет управлять машиной двум пилотам. ЯК-42 практически может садиться на любых аэродромах. Это будет всемирный самолет. Он сможет курсировать и на Крайнем Севере, и на знойном Юге. На борту новой машины будут подниматься 120 пассажиров.

...Пройдет время, и мы сможем услышать голос стюардессы: «Товарищи пассажиры, приглашаем вас на борту нашего нового пассажирского реактивного лайнера ЯК-42. Приятного вам полета!»...

И. ФРОЛОВ.

ТВОЙ ДРУГ — ПЕСНЯ

Березовый сок

ИЗ КИНОФИЛЬМА «МИРОВОЙ ПАРЕНЬ»

Слова М. МАТУСОВСКОГО

Музыка В. БАСНЕРА

Лишь только подснежник распустится
в срок,
Лишь только приблизятся первые грозы,
На белых стволах появляется сок,
То плачут березы, то плачут березы.

Как часто, пьянея средь ясного дня,
Я брел наугад по весенним протокам.
И Родина щедро поила меня
Березовым соком, березовым соком.

Заветную память храня обо всем,
Мы помним холмы и поселки родные.
Мы трудную службу сегодня несем
Вдали от России, вдали от России.

Где эти туманы родной стороны
И ветви берез, что над заводью гнутся,
Туда мы с тобой непременно должны
Однажды вернуться, однажды вернуться.

Открой нам, Отчизна, просторы свои,
Заветные чащи открой ненароком —
И так же, как прежде, меня напои
Березовым соком, березовым соком.

НАМ *отвечают*

«Гусар у штурвала»

Так назывался фельетон, опубликованный в № 6 газеты «Авиатор Урала», рассказывающий о поломке самолета и авиаконструктора Челябинского авиапредприятия, которых более всего касается материал и где работает герой фельетона, что-то не спешат ответить на высланные газеты.

столовая отремонтирована, пилоты в ней уже обедают». А вот руководитель Челябинского авиапредприятия, которых более всего касается материал и где работает герой фельетона, что-то не спешат ответить на высланные газеты.



На снимке: «новичок» в службе бортипроводников, но аэрофлотовец со стажем Алла Гончарова. В Челябинском авиапредприятии знают ее как активную участницу художественной самодеятельности, спортсменку.

Ждали-ждали в техническом отделе управления отчет по научно-технической информации за 1972 год из Ижевска, не дождался и послал запрос. В ответ пришла радиограмма: «Отчете научной технической информации 1972 год соответствии методических указаний НТИ 1969 года отвечаю ничего не сделано запланировано на 1973 год».

Кстати сказать, запланированное на 1973 год «ничего неделание» ижевцами осуществлено. Автор, к сожалению, неизвестен. Чем он руководствуется, отсы-



НИЯМ...» Затем идет несистематизированное перечисление различных пунктов, в глубине которых уже угадывается в общем-то верный смысл, но пункт шестой заставляет инженера-исполнителя (или «бюро» — это пока не выясне-

Механика информации

лая этот кроссворд, сказать трудно. Скорее всего, должностной инструкцией инженера-исполнителя по изобретательству и рационализации Ижевского авиапредприятия.

Инструкция утверждает, что в Ижевске инженер-исполнитель по рационализации и изобретательству «руководствуется в своей работе постановлениями и распоряжениями директивных органов, постановлениями, приказами и распоряжениями совнархозов» [А зря!]. Далее автор переходит к изложению «основной задачи»... нет, не инженера-исполнителя, а «бюро по рационализации и изобретательству» (!), которая заключается в «решении актуальных производственно-технических ПРОБЛЕМ».

«В соответствии с основной задачей бригада инженер-исполнитель обязан: 1. Представлять руководству авиапредприятия материалы по ИЗОБРЕТАТЕЛЬСКИМ И РАЦИОНАЛИЗАТОРСКИМ ПРЕДЛОЖЕ-

но] всерьез задуматься над жизнью [«разрабатывать свои соображения» и «представлять их на утверждение руководству»].

Как хотите, но пункт 7 ставит в тупик. Посудите сами: «Рассматривать жалобы изобретателей и рационализаторов и принимать меры по жалобам, а также стремиться устранить НУЖДАЮЩИХ их причины».

К сожалению, нет таких слов, которые бы красноречивее клеймили подобные образцы бюрократического творчества, чем выпорхнувшие перлы.

Кстати, назовем автора. За начальника АТБ инструкцию подписал и прислал в управление И. К. Бахмат. А командир предприятия, видимо, не читая, начертал сверху: «Утверждаю». А взгляд сверху бывает порой очень поверхностным. Не легка, ох, не легка механика механической, извините, технической информации.

В. ШЕВЕЛЕВ,
старший инженер
технического отдела.



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

И. о. редактора Ю. ГЕНДЕРТ.

НС 12179. Заказ № 7192.

Тип. изд-ва «Уральский рабочий»,
Свердловск, проспект Ленина, 49.