

С ТРУДОВОЙ ПОБЕДОЙ ВАС, АВИАТОРЫ КОМИ!

* Коми управление завершило выполнение заданий пятилетки

Пролетарии всех стран, соединитесь!

XXV СЪЕЗДУ
КПСС—
ДОСТОЙНУЮ
ВСТРЕЧУ

Авиатор УРАЛА

ОРГАН УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ
И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

№ 36 (2001).

СРЕДА,

1

ОКТЯБРЯ

1975 г.

ГОД ИЗДАНИЯ

XXXIV

Цена 2 коп.

Трудовой рапорт

Коллектив Коми управления гражданской авиации рапортует областному комитету партии, Верховному Совету и Совету Министров республики, областному совету профсоюзов о своей трудовой победе.

16 сентября 1975 года коллективами авиапредприятий управления досрочно выполнен план 9-й пятилетки по всем основным производственным показателям. За годы пятилетки авиацией республики выполнен значительный объем работ по перевозке, пассажиров, срочных народнохозяйственных грузов, почты, по обеспечению нужд различных отраслей народного хозяйства. За этот период перевезено 5 миллионов 860 тысяч пассажиров, 317 тысяч тонн грузов, 28 тысяч тонн почты, налетано 3 миллиарда пассажиро-

километров и 1600 тысяч приведенных часов по применению авиации в народном хозяйстве. Получено около 47 миллионов рублей прибыли, в том числе свыше 8 миллионов рублей сверхплановой.

Достигнутые успехи являются результатом самоотверженного труда многотысячного коллектива авиаторов Коми республики, действительности социалистического соревнования, большой политической и организаторской работы партийных, профсоюзных и комсомольских организаций, командно-руководящего состава по претворению в жизнь решений XXIV съезда КПСС, постоянной помощи со стороны областного комитета партии и правительства республики, местных партийных, советских и хозяйственных организаций.

В ответ на решения апрельского (1975) Пленума ЦК КПСС о созыве очередного XXV съезда Коммунистической партии Советского Союза, на высокую оценку труда авиарботников, данную Генеральным секретарем ЦК КПСС товарищем Л. И. Брежневым в приветственном письме работникам Тюменского управления гражданской авиации, досрочно выполнившим задания девятой пятилетки, в коллективах авиапредприятий Коми управления широко развернулось социалистическое соревнование за достойную встречу XXV съезда.

Коллективы встали на трудовую вахту и приняли дополнительные социалистические обязательства: за оставшийся период 1975 года дополнительно налетать 157 миллионов пассажиро-километров и 100 тысяч приведенных часов по применению авиации в народном хозяйстве. Годовой план выполнить к 12 декабря и получить 1500 тысяч рублей сверхплановой прибыли, повысить производительность труда на 5 процентов.

К дню открытия XXV съезда КПСС выполнить план двух месяцев 1976 года.

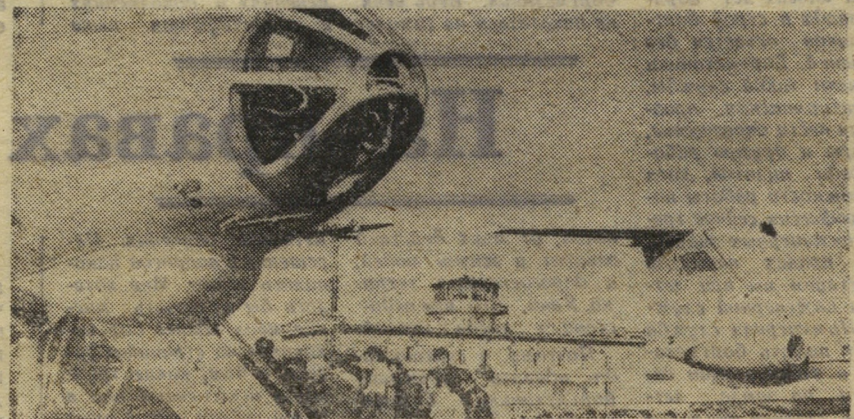
Руководство и личный состав Коми управления гражданской авиации заверяют обком партии и правительство Коми АССР, что и впредь будут трудиться над успешным выполнением государственного плана, сосредоточат свои усилия, знания и опыт на дальнейшем повышении эффективности производства, более полном и своевременном удовлетворении потребностей в авиационных перевозках, на освоении новой авиационной техники и широком применении авиации в народном хозяйстве.

Начальник Коми управления гражданской авиации Н. В. РЫЖАКОВ.
Председатель Коми теркома профсоюза авиарботников А. С. ТОМОВ.



Радуга над тайгой

Этого человека знают многие в Коми АССР. Витольд Иванович Терехов летает на трассах республики с 1958 года. Наш корреспондент рассказывает сегодня о Витольде Ивановиче и его товарищах из Печорского авиапредприятия на третьей странице газеты.



К новым рубежам

НАЧАЛЬНИКУ КОМИ УГА Н. В. РЫЖАКОВУ, ПРЕДСЕДАТЕЛЮ КОМИ ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ А. С. ТОМОВУ.

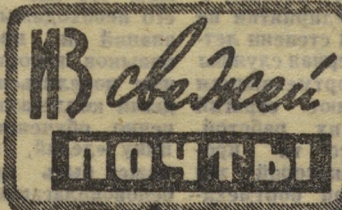
Коми обком КПСС горячо поздравляет коллектив рабочих, инженерно-технических работников и служащих Коми управления гражданской авиации с досрочным выполнением заданий девятой пятилетки по всем основным показателям. Благодаря освоению на северных трассах новых воздушных лайнеров, самоотверженному труду авиаторов значительно увеличилось перевозки пассажиров, грузов и объем применения авиации в народном хозяйстве, налажено устойчивое сообщение внутри республики. Неодним вклад авиаторов в развитие Вуктыла, Усинска и других отдаленных районов, в открытие новых месторождений полезных ископаемых.

Выражаем уверенность, что авиаторы республики, встав на трудовую вахту в честь предстоящего XXV съезда КПСС, добьются новых трудовых успехов и с честью выполнят взятые на себя повышенные социалистические обязательства.

Желаем вам, дорогие товарищи, крепкого здоровья и большого личного счастья.

ПЕРВЫЙ СЕКРЕТАРЬ КОМИ ОБКОМА КПСС И. МОРОЗОВ.

19 сентября 1975 г.



* Москва

Завершены заводские испытания нового реактивного пассажирского

самолета Як-42. Его салон рассчитан на перевозку более ста пассажиров.

«ИЗВЕСТИЯ».

* Сыктывкар

В Сыктывкаре при Коми управлении гражданской авиации создан общественный корреспондентский пункт, в который вошли активисты печати, внештатно сотрудничающие в «Авиаторе Урала» и в журнале «Гражданская авиация».

Состоялся первый се-

минар членов корреспондентского пункта, проведенный совместно с Союзом журналистов Коми АССР.

Для корреспондентского пункта создана в управлении фотолаборатория, разрабатываются условия конкурса на лучший кино- и фоточерк, фоторепортаж, лучшую корреспонденцию о жизни авиаторов.

* Магнитогорск

25 сентября в Магнитогорском авиапредприятии состоялась отчетно-выборная комсомольская конференция. Разговор на ней шел о работе первичных организаций и комитета комсомола предприятия.

Молодые авиаторы выступили с инициативой «Безопасности полетов — комсомольскую заботу». Он принят как один из разделов плана работы на будущий год. В план также вошло решение комсомольцев в ответ на призыв горисполкома включиться в соревнование «Сделаем Магнитогорск городом высокой культуры». Уже в минувшую субботу молодежь автохозяйства и отдела перевозок делом подтвердила принятое решение, вышла на субботник по озеленению города.

В УРАЛЬСКОМ управлении ГА состоялся семинар на тему «Идеологическая работа в период подготовки к XXV съезду КПСС».

С докладом «Идеологическую работу — на достойную встречу XXV съезда КПСС» выступил начальник отдела по политико-воспитательной работе УРУ ГА В. И. Большаков. С экономической политикой партии на современном этапе собравшихся познакомил доктор экономических наук В. П. Чичканов. О повышении эффек-

К ЗАНЯТИЯМ ГОТОВЫ!

тивности организации внутрипроизводства и нового социалистического соревнования рассказал секретарь Уральского теркома профсоюза авиарботников И. А. Чанов. Инженер по экономическому образованию УРУ ГА В. Н. Бартев выступил с докладом «Экономическую учебу — на уровень современных требований».

Темой выступления зам. начальника ЦЭО УРУ ГА Л. Д. Большаковой были задачи авиарботников в выполнении производственных планов девятой пятилетки.

Присутствующим и прослушали доклад декана истфака УрГУ В. И. Шихова об итогах европейского совещания в Хельсинки.

На совещании лучшие пропагандисты награждены грамотами и ценными подарками.



И СТЕКШИЙ учебный год показал, что партийно-политические работники провели немалую работу по повышению идейно-теоретического уровня, совершенствованию методов политического и экономического образования коммунистов, комсомольцев, всех авиарботников. Особое внимание уделялось тому, чтобы органически соединить изучение общетеоретических положений марксизма-ленинизма с глубоким усвоением авиарботниками идей и выводов XXIV съезда КПСС, закономерностей и тенденций экономического и социально-политического развития советского общества на современном этапе, опыта мирового освободительного движения.

В целом надо отметить, что в прошедшем учебном году охват учебой всех категорий работников составлял 73 процента. Особенно большой охват (80—90 проц.) среди командно-руководящего и летно-подъемного состава был в таких авиаразделениях, как Челябинское, Магнитогорское, Курганское.

Положительным в работе наших пропагандистов стало распространение опыта пропагандистов московских предприятий. Следуя их примеру, пропагандисты наших авиаразделений стали принимать личные творческие планы. Первыми в УРУ ГА приняли такие планы на 1975 год пропагандисты Кировского авиаразделения тт. Захаров, Кол-

Единство слова и дела

чин, Беллев и другие. Единство слова и дела, личный пример — одно из самых существенных требований к идеологическому работнику — пропагандисту и агитатору, политинформатору и лектору.

С удовлетворением следует отметить, что на начало 1975/76 учебного года в этих рядах насчитывается около 85 процентов пропагандистов с высшим образованием (в прошлом году — 70 процентов).

Итоги прошедшего учеб-

ного года мы подвели на методическом семинаре в мае. Поэтому нет необходимости детально останавливаться на недостатках. Хотелось бы только отметить, что качественно лучше подготовились к новому учебному году Челябинское, Магнитогорское, Курганское и Пермское МВЛ авиаразделения.

Новый учебный год почти полностью совпадает с подготовкой к XXV съезду КПСС. Сейчас важно широко развернуть пропагандистскую и агитационно-масовую работу, используя творческий и трудовой подъем трудящихся, вызванный сообщением о созыве XXV съезда родной партии.

На собраниях коллективов обсуждены конкретные меры по дальнейшей активизации социалистического соревнования, выявлению неиспользованных внутренних резервов с целью обеспечения досрочного выполнения встречных планов-обязательств при наилучших качественных пока-

зателях. Авиарботники Челябинского авиаразделения развернули соревнование под девизом «XXV съезду КПСС — 25 декад ударного труда». Этот почин подхвачен всеми коллективами управления.

Подсчитав свои возможности, авиаторы Ижевского авиаразделения встали на трудовую вахту и приняли повышенные обязательства по достижению встречи XXV съезда КПСС.

Подобные обязательства приняли коллективы Челябинского, Курганского, Магнитогорского и других авиаразделений управления.

Новый импульс социалистическому соревнованию дало письмо Генерального секретаря ЦК КПСС тов. Л. И. Брежнева тюменским авиаторам.

Это письмо — высокая оценка работы авиарботников, обязывающая всех нас трудиться еще лучше.

Выполнение задач, выдвинутых постановлением Центрального Комитета партии о предсъездовском социалистическом соревновании, забота о том, чтобы закрепить и развить подъем трудовой активности авиарботников, мобилизовать дополнительные резервы роста эффективности авиаразделений, обеспечить высокую безопасность полетов, — все это главное дело идеологических работников.

Высокую политическую активность проявляют пропагандисты и агитаторы Р. В. Бабкина, С. Ф. Федо-

сеев, А. В. Давыдов, В. И. Сычев. Отрадно, что в их числе находятся и некоторые командиры авиаразделений, такие как тов. Чернявский, заместители по ПВР т. Власов, Кусакин, Ким, Тимофеев, командир летного подразделения т. Соснин. Не менее внушительный ряд пропагандистов, политинформаторов и агитаторов можно назвать из числа командиров кораблей, инженеров, техников-бригадиров, начальников смен служб перевозок.

зачин Белоруссии» требует улучшить дело подбора и воспитания кадров пропагандистов, агитаторов, политинформаторов, оказывать им квалифицированную помощь, всемерно поощрять их труд.

В системе факторов, обеспечивающих единство воспитательной и организаторской деятельности, представляется необходимым особо выделить проблему активизации занятий, бесед, политинформаций.

Чтобы обеспечить активность авиарботников, следует воспитывать их не абстрактно, заставить не только умозрительно запомнить, а конкретно научиться применять полученные знания на своем участке работы.

Работе этих товарищей присуще глубокое понимание единства учебной, воспитательной и организаторской деятельности.

Решающим условием формирования коммунистического мировоззрения является глубокое изучение трудов В. И. Ленина, овладение методом и теорией марксизма-ленинизма.

Необходимо помнить, что нельзя человека приобщить к марксистско-ленинскому мировоззрению лишь средствами идейно-просветительной работы. «Большинство людей выносят свои убеждения из жизни», — говорил В. И. Ленин.

Только при активном участии в производственной деятельности можно понастоящему «пропитаться» идеями марксизма-ленинизма. Этим и обуславливается важное значение воспитательной и организаторской работы идеологического работника.

Постановление ЦК КПСС «О работе по подбору и воспитанию идеологических кадров в партийной органи-

зации, имеющих прямое отношение к деятельности идеологического работника, является умение критически анализировать собственную воспитательную и организаторскую работу.

У нас еще много нерешенных вопросов, много недоработок в области обеспечения безопасности полетов, укрепления дисциплины труда, в обслуживании пассажиров. У нас еще много нескрытых и неиспользованных резервов по качественному выполнению производственных задач, по повышению производительности труда.

Бойцы идеологического фронта — передовой отряд партии. Поэтому только с партийных позиций мы с вами должны понимать и решать задачи, поставленные ЦК КПСС на период подготовки к XXV съезду КПСС.

В. БОЛЬШАКОВ, начальник отдела по политико-воспитательной работе УРУ ГА.

Письма с комментариями

БУРНОЕ развитие авиации, сложность оборудования современных самолетов и эксплуатации их в полете требуют нового подхода к обучению членов экипажа и не в последнюю очередь бортмеханика. Несмотря на огромные различия в классе самолетов, на протяжении многих лет порядок ввода в строй бортмехаников остается без изменений. Бортмеханики не имеют такой службы, как штурманская, призванная вести оповещение, разборы и другую работу среди пилотов, хотя по сложности работы наша профессия сейчас требует инженерных знаний.

На правах пасынков существуем мы при летной и инженерной службах. Инженерная служба может помочь бортмеханику в эксплуатации самолета на земле, летная — главное внимание уделяет обучению летчиков. Да это и правильно. Но кто поможет бортмеханику разобраться с эксплуатацией самолета в воздухе?

А такая помощь требуется, особенно молодым. Приведу несколько примеров из своей практики. Поначалу после дачи команды командира корабля: «убрать шасси» я долго еще присматривался — оторвались ли от земли или нет? И только после повторной команды убирал. Я знаю, что так бывает со многими молодыми бортмеханиками, пока не приходит выработанная опытом уве-

ренность. Вот еще случай, вернее, пример. При первом своем полете на Ли-2 я подсказывал скорость при взлете, не видя перед собой ни одного прибора, кроме определяющего скорость. И все время мне думалось: а вдруг отказало что-нибудь? Кто виноват? Я, бортмеханик. Ведь меня не покатались на самолет

не бортмехаников ведется пока слишком упорно.

Вероятно, можно было бы сосредоточить главный пост службы бортмехаников при учебно-тренировочном подразделении, добавив обязанностей работающему здесь старшему бортмеханику. Нуждаются в изменениях и дополнениях и существующая ныне

Костроминя, работающих в Кольцовском авиаразделении, с просьбой прокомментировать его, рассказать, как готовят бортмехаников у них. Вам также ответит командир учебно-тренировочного подразделения П. Н. Банных и заместитель начальника Уральского управления гражданской авиации И. Е. Машкинский.

считаю, что после обучения по этой методике бортмеханики вполне готовы к самостоятельным полетам. Это подтверждено годами летной практики. Не знаю, пользуются ли перьями нашей методикой, получали ли ее?

Вполне поддерживаю предложение Р. А. Морозова о том, что обмен опытом внутри управления по вводу в строй бортмехани-

механика в экипаж с большим опытом летной работы. В течение 2—3 месяцев молодой специалист находится под постоянным контролем старшего бортмеханика и старшего инженера подразделения. Все ошибки, допущенные им, разбираем и анализируем в совместных беседах. Работа по закреплению навыков ведется в контакте с летной службой, путем бесед с командиром корабля, остальными членами экипажа.

Анализ десяти последних лет работы подразделения показывает, что по вине летного состава за это время летных происшествий не было.

В чем я поддерживаю тов. Морозова, так это в том, чтобы увеличить время для полетов на тренажере до 5—6 часов.

В свое время Радомир Александрович проходил подготовку и вводился в строй бортмехаником самолета Ил-18 в нашем подразделении. Я надеюсь, что мы обеспечили его необходимым багажом знаний и практических навыков, которыми он может поделиться с молодыми коллегами. Но, конечно, обучение по принципу «делай, как я» не может быть принято за основополагающее. Учитель должен превзойти ученика, «сделать лучше» — в этом прогресс.

Помню, что мероприятия по обмену опытом работы бортмехаников планировалось. Не знаю, почему оно не проведено. (Окончание в следующем номере).

На правах пасынков?

взяли, от моих действий зависит и жизнь людей, и дорогостоящая техника. Явно, что мне недовольно тогда знаний.

Поэтому, я считаю, надо уделять обучению бортмеханика больше внимания. Для того, чтобы инструктор мог полнее изучить работу бортмеханика, при вводе в строй давать налет побольше, ведь при одном проверочном полете старший бортмеханик-инструктор может и не заметить ошибок вводимого. Необходимо также перед вводом увеличить налет и на тренажере, отработать действия бортмеханика до автоматизма. Порой бывает, что теоретические знания у бортмеханика отличные, а на тренажере он допускает грубые ошибки, которые непростительны в полете.

На мой взгляд, обуче-

методика обучения. Нерешенных вопросов накопилось много. Мне хотелось бы услышать мнение моих коллег бортмехаников на страницах газеты о том, какие трудности испытывают они в своей работе, какой опыт накоплен ими. Я думаю, такой разговор будет полезным.

Р. МОРОЗОВ, бортмеханик Ил-18, внештатный инструктор Пермского авиаразделения.

У ВАЖАЕМЫЙ Радомир Александрович! Мы ознакомились с вашим письмом, затрагивающим проблемы обучения и подготовки кадров бортмехаников, старшего инженера летного подразделения, где эксплуатируют тот же тип самолетов — Ил-18, В. М. Ватлашева и старшего бортмеханика В. А.

В. М. ВАТЛАШЕВ: Бортмеханики, работающие в подразделении, обучаются по единой программе в Ульяновской школе высшей летной подготовки. В летном подразделении производится ввод их в строй. Единой методики ввода в строй бортмеханика не существует. Несколько лет назад бывшим инженером-инструктором подразделения В. В. Чернышевым была разработана методика. В январе 1971 года она была отослана в Министерство гражданской авиации, где получила одобрение. В Уральское управление ГА методика вернулась с резолюцией «разослать во все управления гражданской авиации, в предприятия управления».

Вот такой методикой мы до сих пор и пользуемся. Я не могу с уверенностью сказать, что она вполне совершенна. Но

необходим. Таких встреч не было, они, безусловно, будут полезны.

В. А. КОСТРОМИН: Я совершенно не согласен с Р. А. Морозовым, что бортмеханики ходят в пасынках у летной и инженерной службы. Он же выдает такое положение за присутствие Аэрофлота вообще. У нас в авиаразделении не так. В равной степени летная и инженерная службы помогают бортмеханикам и осуществляют строгий контроль за их работой.

Считаю, что та программа, по которой мы вводим в строй бортмехаников, вполне достаточна. Если же время, выделенное для ввода в строй бортмеханика-инструктора, он имеет право продлить его еще на 50 процентов. После допуска к самостоятельным полетам мы обязательно включаем борт-



АВИАТОРЫ ПЕЧОРСКОГО авиапредприятия первыми в Коми управления гражданской авиации выполнили пятилетний план. Это произошло даже раньше, чем намечалось в повышенных социалистических обязательствах, принятых коллективами предприятия в честь XXV съезда КПСС. В приветствии Коми обкома КПСС особенно подчеркивается роль авиаторов в освоении месторождений, тяготеющих к Усинску. В скором будущем Усинск станет маленьким аэропортом, но уже и сегодня большинство пассажирских рейсов из Печорского аэропорта идут к Усинску.

Впереди у печорцев — труднейшие месяцы работы в условиях жестоких морозов. Впереди — самые ответственные месяцы помощи в организации работ, к которым готовились все лето...

Очень часто по итогам работы победителями в социалистическом соревновании называют членов экипажа Ми-6 под командованием Л. В. Маслуна. К первому августа план по налету часов выполнили командиры Ми-6 М. С. Гошко, Ю. Е. Демидов, В. А. Пау, А. В. Коземиров, В. А. Калинин, В. И. Иващенко, Л. В. Маслуна...

Еще в начале пятилетки в Печорском авиапредприятии не было ни одного Ми-6. Сегодня эти машины играют огромную роль в освоении богатств севера Коми АССР, позволяют совершать немыслимые для другой техники работы...

Итоги работы передового предприятия Коми управления дают все основания с уверенностью сказать: план двух месяцев 1976 года будет выполнен ко дню открытия XXV съезда Коммунистической партии Советского Союза...

3 А ВСЮ историю Российского государства предприимчивые люди всегда стремились использовать неисчислимые богатства севера и Европейской и Азиатской частей страны. С большим трудом приходилось пробивать свои идеи этим людям в условиях косности чиновничьего аппарата царизма.

В первые же годы Советской власти северу нашей Родины было уделено самое пристальное внимание. Именно сюда отправили свои экспедиции выдающиеся геологи, именно здесь были открыты залежи коксующихся углей, сыгравших большую роль в обеспечении Ленинграда и промышленности страны в момент оккупации гитлеровцами Донбасса...

Последние пятилетки совершили новую революцию в бескрайней глухомани. Вместе с тюменской нефтью и газом они принесли промышленным районам Урала и Европейской части страны месторождения нефти и газа на севере Коми АССР...

У КАЖДОГО коллектива, авиаторов есть свой, неповторимый почерк. Жаль, конечно, что с воздушных лайнеров Коми управления исчез легконогий олень, но и без него самолет, летящий под управлением экипажа орденской республики, всегда сумеет напомнить вам о своем родном аэропорте. Ни разу еще не слышал я, чтобы кто-нибудь с прохладцей говорил о нескольких часах, проведенных над облаками, если его рейс был в Коми АССР или из республики.

Годы последней пятилетки были самыми напряженными для авиаторов Коми. Им срочно пришлось осваивать новейшую реактивную технику, и уже сегодня большинство рейсов на большое расстояние совершают экипажи Ту-134, Як-40. Значительно увеличился парк винтокрылых гигантов Ми-8 и Ми-6. Так, в Печорском авиапредприятии в начале пятилетки Ми-6 совсем не было.

Подразделение Ми-6 и Ми-8 поручили возглавить ухтинцу Витольду Ивановичу Терехову. Витольд Иванович еще в 1950 году закончил летное училище и начал летать на По-2. Через восемь лет, уже квалифицированным летчиком, он перучился на Ми-4 и приехал работать в Ухту. Еще через семь лет освоил Ми-6 и стал командиром экипажа.

В это время геологи настойчиво требовали мощной техники для выполнения своих работ на самом севере Коми республики. Было решено создать вертолетное подразделение в далекой Печоре, и на ма-

РАДУГА НАД ТАЙГОЙ



Леонид Владимирович Маслуна, вот уже три года отдавший Ми-6), командир еще и еще раз проверяет экипаж за работой в самых сложных условиях. Вот и сейчас по маршруту состояние облачности резко меняется. То тяжелые облака прижимаются, кажется, к самой земле, то по-весеннему светит солнце в ярко-голубом небе.

И земля лежит темная, притихшая. Бескрайнее болото Усванор потягивается с самыми гибкими местами Тюменщины, зато дальше к северу веселые ягельники среди еловых колков так и зовут отдохнуть винтокрылую птицу.

Вертолет везет доски. Самые обыкновенные неструганые доски, намоченные от ночного дождя, несколько ящиков с хлебом, джемом, капустой, печеньем и сигаретами. Внизу — гвозди и кованые скобы, несколько монтажных ремней и... скулящий щенок, забившийся меж ног хозяина и растерянно лающий на двигатель «миши». Не прилети мы вовремя, все это надо будет доставлять в пожарном порядке, а погода тогда может быть еще хуже. Впрочем, что такое летная погода для вертолетчиков Коми, — еще вопрос. Они научились летать почти всегда и выполнять самые срочные и трудные задания.

Скоро будет командиром Ми-6 и второй пилот в экипаже Маслуна Виктор Иванович Дуля. Подполковник запаса, летавший на истребителях, он теперь освоил и Ми-6. Бортмеханик Владимир Павлович Хаткин освоил Ми-6 еще в армии, в Печоре работает с момента создания авиаподразделения этих богатырей. А вот штурман Геннадий Владимирович Крайнов только начинает летать. Больше опыта у его товарища, радиста Александра Петровича Липканя.

Мы приземлились неподалеку от буровой и через несколько минут, очистив от грязи опустевшее чрево вертолета, полетели на другую буровую за вахтой. Здесь, на Печорском Севере, этот метод особенно в почете: буровики живут с семьями в городе Печоре, а на работу летают вертолетами. Совсем скоро мы уже были дома. Нашим знакомым предстояло еще перевезти грузы на подвеске, но поднялся такой ветер, что Терехов принял решение: полеты отменить. Зато завтра все Ми-6 работали с грузами на подвеске, и солнце светило радостно на голубом безоблачном небе, и специалисты по на-



стройке автоматических метеорологических станций всегда готовы прийти на помощь и тем, кто проделывает дело, начатое пионерами освоения Севера.

А. НАГИБИН,
(наш спецкор.)

Свердловск — Сыктывкар — Печора.

радист А. П. Липкань вместе со своим командиром В. И. Тереховым.

Мария Ивановна Гурторова — начальник смены отдела перевозок аэропорта Печора.

Главные специалисты старший инженер вертолетного участка АТБ Анатолий Эрникович Шинкаренко и техник-бригадир Гурий Яковлевич Рыбалко.

На снимках: экипаж Ми-6. Командир корабля Л. В. Маслуна, второй пилот В. И. Дуля, штурман Г. В. Крайнов, бортмеханик В. П. Хаткин и



АЭРОПОРТ — ворота города. И не только в том смысле, что связывает горожан с миром, это еще и своеобразная визитная карточка, которую город предьявляет своим гостям. Туринские «воздушные ворота» расположились в живописном месте,

на даче! Чистота, зелень, цветы... И само белокаменное здание аэровокзала — просторное, светлое, оборудованное вышкой для диспетчеров, — редкое явление для порта местных воздушных линий. Поговорка «Каков дом, таков и хозяин» тут как

картины, а снова повесть все никак не соберется. Уже и летчики спрашивают: — Что же не вывешиваете? Скучно без пух. Свой трудовой путь Алферов начинал подмастерьем в художественной мастерской. Тогда же появилось и второе увле-

ные знаки. Самолет привез почту, мешки с корреспонденцией сбросили около самого фюзеляжа. Алексей Павлович забеспокоился: при взлете заденут колесом. Сам начал оттащить мешки в сторону. Если перекачка горючего затянулась до ночи, значит, и Алферов там. Пока не кончат — не уйдет. Не потому, что людям не доверяет, просто не может.

* Бугни МВЛ

Хозяин «ВОЗДУШНЫХ ВОРОТ»

в окружении березового леса, однако они красивы не только благодаря лиричной уральской природе. Начальник аэропорта Алексей Павлович Алферов часто слышит от пассажиров удивленные восклицания: — Да у вас здесь как

нельзя кстати. Когда в шестьдесят первом Алексей Павлович приехал сюда и принял хозяйство, аэровокзалом была потемневшая от дождей деревянная избушка. Алферов решил начать с нее. Сам спроектировал здание аэровокзала, сам выполнил чертежи и рисунки. Нашелся инженер, который сделал расчет сметы. Деньги пришлось «выбивать» на всех предприятиях города, помог горком. И аэропорт начал преобразовываться.

Это больно ранило юношеское самолюбие. Молодой летчик рвался в бой. Но тех яростных воздушных схваток, о которых бредил всю войну, так и не выпало на его долю. Бой сорок пятого были стремительными и победными. Алферов выполнял задания командования в Корее и Китае. Страна наградила его медалями «За отвагу», «За победу над Японией», «За боевые заслуги», «30 лет Советской Армии и Флоту», и юбилейной медалью в честь 30-летия Победы.

Находит Алексей Павлович время и для выполнения партийных поручений. Он художник в редколлегии стенгазеты райсовета, член ревизионной комиссии райкома ДОСААФ. В 1973 году коммунист Алферов награжден знаком «Отличник Аэрофлота». И людчинежные подобрались под стать начальнику. Техничка аэровокзала Зоя Павловна Шамаева скорее похожа на хорошую хозяйку в дому. Уже восемь лет она трудится в небольшом, но дружном коллективе. Стирка постельного белья для пилотов совсем не входит в ее функции, но ни за что она не соглашается сдавать в прачечную.



НА СНИМКАХ: А. П. Алферов. Алексей Павлович беседует с Анатолием и Галиной Крутиковыми. Фото В. Деревянченко.

На субботах, которые стали традицией, Алексей Павлович и его подчиненные расчистили и благоустроили территорию. Каждый год ярким многоцветьем окрашивается большая клумба у входа в аэропорт. Это тоже дело рук Алферова. Дома жена разводит в палисаднике цветы, а он приносит рассаду на работу — свой второй дом. В аэропортовском прудке водятся приличные караси. Мало кто знает, что когда-то Алексей Павлович специально запускал в пруд живую рыбу, хотя самого с удочкой не увидишь.

А в 1954 году росчерк пера полкового врача перевернул всю его жизнь. Алферов тогда был уже командиром звена, летал на реактивных МиГ-15. И вдруг как гром среди ясного неба: «Списан по здоровью». Бывшие пилоты знают, что значит для летчика лишиться неба. Это все равно что у птицы отнять крылья. Тяжело было осваивать новую жизнь. Но он сумел. Смог не считать себя ненужным, быть нужным.

Отлично работает инженер связи Александр Александрович Гельментин, награжденный грамотами и дипломом, радиооператор Анатолий Крутиков, его жена кассир Галина Крутикова и многие другие. В большинстве коллектив аэропорта молод и себя с ним Алексей Павлович чувствует молодым.

Зато можно увидеть начальника аэропорта с мольбертом. Ведь он — художник. Алексей Павлович тонко чувствует и передает красоту родной земли. Бывший летчик, человек, связавший всю свою жизнь с авиацией, он больше всего на свете любит небо. А рисует землю, природу — нежную, хмурую и яркую, и человека — сына и хозяйку ее.

Хлопотная у Алексея Павловича работа. Рабочий день официально начинается с девяти утра, но начальник приходит в аэропорт к восьми и до темноты. До всего ему есть дело. Сменилось направление ветра — обязательно лично проверит, переставили ли посадоч-

Прощлой зимой радиотехник Сергей Шлемин, заправщик Юрий Топоров, техник Владимир Коновалов — в общем, вся молодежь — загорелись желанием смастерить аэросани. Алексей Павлович поддерживал ребят, чем мог помогал, вместе с ними радовался первому пробегу самоделки.

Такие на первый взгляд мелочи очень сплачивают коллектив. Здесь вместе переживают промахи, вместе радуются победам. Вот одна из них: пятилетний план по отpravке пассажиров и вырубке коллектив Туринского аэропорта выполнил к концу августа нынешнего года и сейчас трудится в счет 76-го. П. ДЕМЕНЦЕВА (наш спецкор.). Туринск.

Шагает наш Аэрофлот

Посвящение в авиаторы. Этот «обряд» состоялся недавно на комсомольско-молодежном «огоньке» под названием «Шагает наш Аэрофлот по небу твердыми шагами» в Кольцовском Дворце культуры. 56 молодых специалистов, пришедших работать на предприятие после окончания училищ и институтов, были здесь центром внимания. Их приветствовали ветеран Аэрофлота, заместитель председателя объединенного комитета профсоюза Ф. С. Грачев, заместитель начальника аэропорта по политико-воспитательной работе Б. С. Самойленко, секретарь партийной организации предприятия А. П. Огданский, секретарь комсомольской организации А. Выходцев.

Т. ШУЛИКА.

Локатор видит облако

Облака на небе видны не только невооруженным глазом, но и с помощью радиолокатора. При этом «глаз» радиолокатора более эффективен, так как он видит и фиксирует на экране всю толщу облаков, области различной их плотности. Долгое время считалось, что более плотные области имеют повышенное содержание воды.

Открытие, сделанное в Центральной аэрологической обсерватории докторами физико-математических наук А. Боровиковым и Н. Мазиным, доктором технических наук В. Костаревым и кандидатами физико-математических наук А. Невзоровым и А. Черниковым, позволило установить, что радиолокатор видит в основном не то облако, что человеческий глаз. Он видит сверхкрупные капли, содержащиеся в облаке, которые несут в себе менее процента всей воды облака, а отражают 90, а

ЭТО интересно

иногда и до 99 процентов радиосигнала.

Выяснение того, что является носителем радиолокационного сигнала, позволяет метеорологам правильно расшифровать информацию с радиолокаторов, роль которой в науке о погоде и атмосфере все время возрастает. Стало ясно, к примеру, что зоны максимальной видимости не обязательно совпадают с зонами максимальной водности, а границы облаков, по радиолокационным данным, следуют относительно видимости границ. Это позволило улучшить обеспечение безопасности полетов самолетов и создать эффективные методы измерения водности облаков и интенсивности осадков, практически применяемые в Гидрометеослужбе СССР.

«ИЗВЕСТИЯ».

Алферов участвовал во многих областных выставках, получал грамоты и дипломы. Некоторые из его картин раньше висели в аэропорту в комнатах отдыха летного состава. Прошел ремонт. Снял Алексей Павлович

К сведению рабкоров

Факультет журналистики Уральского государственного университета им. Горького объявляет прием активных рабкоров на подготовительное отделение факультета (рабфак). Заявления принимаются с 1 октября по 10 ноября. Обучение на подготовительном отделении ведется с отрывом от производства в течение восьми месяцев (начало занятий 1 декабря). Слушатели обеспечиваются стипендией и общежитием (ингородские). Успешно окончившие рабфак зачисляются на 1 курс факультета вне конкурса (без сдачи вступительных экзаменов). Зачисление на рабфак проводится без экзаменов, по итогам собеседования с абитуриентом членом специально созданной комиссии.

НАШ АДРЕС И ТЕЛЕФОН:

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

Редактор В. С. ГУРИН.

НС 13621. Заказ № 7321.

Летят перелетные птицы
Ушедшее лето
искать.

