

Авиатор УРАЛА

ОРГАН УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ
И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

Решения XXV съезда КПСС— В ЖИЗНЬ

Действенность партийного слова

25 марта 1976 года в Доме культуры Свердловского авиапредприятия состоялась методическая конференция, посвященная изучению материалов XXV съезда КПСС в системе партийной и комсомольской поллитсети и экономического образования.

Конференция открылась просмотром документального фильма о XXV съезде КПСС. Затем был прослушан доклад «Задачи идеологических работников по совершенствованию идейно-воспитательной работы среди личного состава в свете требований XXV съезда КПСС». С докладом «Методические аспекты изучения материалов XXV съезда КПСС в системе партийного, комсомольского и экономического образования» выступил декан

исторического факультета Уральского университета, кандидат исторических наук В. И. Шихов. Начальник ПЭО УрУ ГА Б. Г. Сивашинский рассказал о развитии УрУ ГА в 10-й пятилетке. Инженер-методист по экономическому образованию В. Н. Бартев дал методические указания по организации изучения материалов XXV съезда в системе экономического образования.

Участники конференции приняли обращение ко всем идеологическим работникам авиапредприятий УрУ ГА, публикуемое сегодня в нашей газете.

В заключение приказом начальника управления была награждена большая группа идеологических работников.

В. ЧЕРНОВ, заведующий кабинетом политического просвещения УрУ ГА.



Совещание работников Аэрофлота

НОВОСТИ

В Москве состоялось совещание актива командно-руководящего состава и передовиков производства Министерства гражданской авиации.

Особое внимание докладчик уделил повышению эффективности и качества работы на предприятиях, в учреждениях и организациях Аэрофлота.

С докладом «Итоги работы XXV съезда КПСС и задачи работников гражданской авиации» выступил министр гражданской авиации Б. П. БУГАЕВ. Он отметил, что в десятой пятилетке предусматривается увеличить объем перевозок, освоить новые типы пассажирских самолетов, реконструировать ряд действующих и продолжить строительство новых аэропортов и аэровокзалов.

Выступавшие говорили о полном одобрении внешней и внутренней политики партии, исторических решений XXV съезда КПСС, о горячем стремлении работников гражданской авиации успешно претворить их в жизнь. Участники совещания обменялись опытом производственной и политико-воспитательной работы.

В работе совещания участвовали член Политбюро ЦК КПСС, секретарь ЦК КПСС Д. Ф. УСТИНОВ, ответственные работники ЦК КПСС, Совета Министров СССР, руководители ряда министерств и ведомств, генеральные и главные конструкторы авиационной техники.

(ТАСС).



XXV съезд КПСС займет в жизни партии и страны неповторимое, особое место как съезд больших свершений, уверенности в новых победах великого дела строительства коммунизма, борьбы за прочный, справедливый мир на земле. Доклад Генерального секретаря ЦК КПСС товарища Л. И. Брежнева

Важная роль в выполнении этой задачи принадлежит средствам массовой информации и пропаганды, системе политического просвещения и экономического образования трудящихся.

В докладе на XXV съезде Л. И. Брежнев указывал, что одна из предпосылок неуклонного проведения в жизнь

свои знания, все умение убеждать, всю силу души. Глубокое изучение решений и материалов XXV съезда КПСС является сейчас главной задачей системы партийной и комсомольской учебы, экономического образования, всех средств массовой информации.

Важно провести эту работу организованно, на



ОБРАЩЕНИЕ

«Отчет Центрального Комитета КПСС и очередные задачи партии в области внутренней и внешней политики», единодушно одобренный съездом и принятый к руководству, содержит всеохватывающий анализ итогов экономического и социально-политического развития нашей Родины, современного положения в мире, политической, организаторской и идейно-воспитательной работы партии.

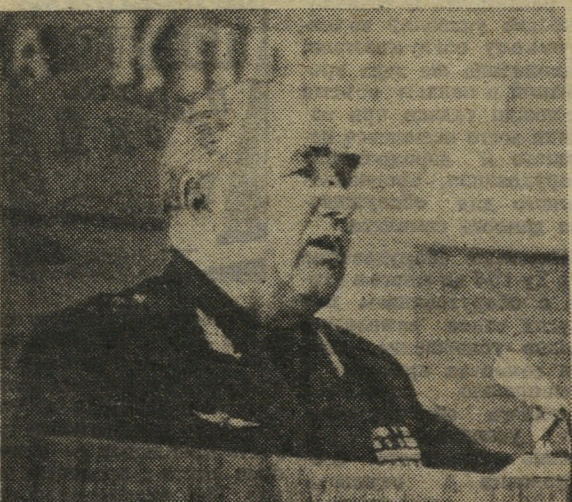
В идеологической деятельности партия ставит задачу добиться комплексного подхода к постановке всего дела воспитания, то есть обеспечения тесного единства идейно-политического, трудового и нравственного воспитания. Съезд поставил задачу и дальше всемерно развивать соревнование, движение за коммунистические отношения к труду.

решений съезда — донести его идеи до каждого коммуниста, каждого советского человека.

Выражая безраздельное доверие своей родной Коммунистической партии, полное одобрение ее внутренней и внешней политики, плодотворной деятельности ЦК КПСС, Политбюро во главе с выдающимся политическим деятелем нашего времени Л. И. Брежневым, мы, участники методической конференции, посвященной изучению материалов XXV съезда КПСС, обращаем ко всем идеологическим работникам авиапредприятий УрУ ГА с призывом: донести идеи XXV съезда КПСС до каждого коммуниста, каждого авиаработника. Мы, пропагандисты, лекторы, докладчики, все партийно-политические работники и активисты, должны вложить в эту работу все

высоком уровне, органически связать изучение решений съезда с практической борьбой за реализацию намеченных партийных планов, за выполнение социалистических обязательств первого года десятой пятилетки. Мы заверяем родную Коммунистическую партию, ее ленинский Центральный Комитет во главе с Л. И. Брежневым, что идеологические работники авиапредприятий УрУ ГА приложат все силы, знания и опыт на глубокое изучение материалов XXV съезда КПСС, на мобилизацию авиаработников на качественное и досрочное выполнение задач, поставленных перед авиапредприятиями УрУ ГА. Решения XXV съезда КПСС претворить в жизнь.

Принято 25 марта 1976 г. г. Свердловск.



С БОЛЬШИМ ИНТЕРЕСОМ

Среди участников агитперелета, организованного МГА СССР, был генерал-лейтенант-инженер, кандидат технических наук Н. А. Захаров.

Он выступил с лекцией о перспективах развития гражданской авиации в десятой пятилетке.

Его выступления были с большим интересом встречены авиаработниками.



Дневник избирательной кампании

В клубе аэропорта Уктус с 15 февраля работает агитпункт для избирателей, участвующих в выборах народных судей. За это время здесь проведена большая агитационная работа. Были проведены обзоры по разделам доклада Генерального секретаря ЦК КПСС Л. И. Брежнева на XXV съезде партии. Прошла лекция: «Советский суд — самый спра-

ведливый суд в мире». С большим успехом выступил перед избирателями хор ветеранов труда кирпичного завода. По заявкам избирателей демонстрировались художественные фильмы. Каждую пятницу в клубе проводятся юридические консультации по различным вопросам советского права. Сейчас идет проверка списков избирателей.

Навигации

навстречу

НАСТУПАЕТ весна, а с ней приближается весенне-летняя навигация. Как началась подготовка к ней? Ответить на этот вопрос мы попросили представителей двух служб Пермского авиапредприятия МВЛ.

Б. РАБИНОВИЧ, начальник ОМТС:
В отделе материально-технического снабжения полным ходом идет подготовка и навигации. На центральный склад завезены краски для самолетов, вертолетов, автотракторного парка, об-

Полным ходом

новление посадочных знаков разметки летного поля, покраски щитовых домиков и текущего ремонта зданий. Но эти красок недостаточно, так как УМТС Западно-Уральского экономического района отказало в фондах на 1976 год, а ОМТС Уральского управления ГА выслали в наш адрес всего 400 килограммов нитрокрасок и 600 килограммов краски для взлетных полос, что явно недостаточно.

Но, несмотря на эти трудности, коллектив приложит все силы, чтобы справиться с поставленной перед ним задачей. Согласно заявкам для качественного проведения авиационных работ мы должны достать анемометры, стремянки, палатки для каждого экипажа, запорочные агрегаты ФЗА-3. В текущем месяце по заявкам портов МВЛ, по согласованию с отделом капитального снабжения службой эксплуатации наземных сооружений и электрослужбой будут отправлены краски и другие материалы.

Л. ГОРШЕНИН, начальник производственно-диспетчерского отдела АТБ:

В авиационно-технической базе практическое выполнение мероприятий по подготовке началось с 15 февраля и идет строго по графику. В настоящее время подготовлено больше четверти самолетного парка. К 1 мая подготовим весь, кроме тех машин, которые придут с капитального ремонта.

Дело в том, что март — месяц интенсивных полетов Ан-2 и вертолетов, поэтому пока нет возможности ими по-настоящему заняться. Основные работы по подготовке парка запланированы на апрель.

Работники базы обслуживают и настраивают всю контрольно-измерительную аппаратуру в лабораториях, своими силами выполняют ремонт простейшего летного оборудования (коллектор, стремянок), оформляют технические классы.

С 15 февраля ведется учеба технического и инженерного состава. К середине апреля она будет полностью окончена и приняты зачеты. Мы обеспечили и наглядность подготовки к навигации — установили световое табло, на котором по мере выполнения мероприятий зажигаются лампочки.

День воскресный, день весенний

Давно ли все труженики аэрофлота тщательно готовились к осенне-зимней навигации. И там, где дело было поставлено по-настоящему, не случилось непредвиденных трудностей, высока была безопасность полетов. И

вот теперь предстоит закрепить достигнутые успехи и не снижая требовательности к себе и другим вновь продемонстрировать высокое чувство ответственности, преданность доверенному делу. Для аэропортов МВЛ

наиболее сложная пора. Не везде еще на Урале населенные пункты связаны надежными дорогами и в распутицу главная надежда — на авиацию. Нужно приложить все силы для того, чтобы как можно скорее

обеспечить работоспособность ВПП на каждом аэродроме МВЛ, для этого заручиться поддержкой райкомов и горкомов КПСС, исполкома местных советов.

Как показала практика, от координации дейст-

Робо-репортаж

вий всех заинтересованных организаций зависит бесперебойная связь с базовыми аэропортами.

Нелегкая досталась уральцам зима. Нелегко будет и весной. Но самый строгий экзаменатор — пассажир и заказчик — не будут принимать на веру ссылки на объективные причины. Десятую пятилетку — пятилетку качества работы мы призваны начинать на «отлично»!

Эти снимки сделаны в аэропорту Уктус. Небесный вездеход «Ми-8» готов к выполнению очередного задания. Диспетчер КДП Борис Иванович Кузнецов доволен — за время его дежурства все было в порядке. Кассиры Эсфирь Ароновна Сивашинская и Татьяна Валерьяновна Иткина закончили на сегодня свои хлопоты. И они — довольны. Все пассажиры улетели вовремя. Закончился еще один трудовой день, день весенний, день воскресный.

Фото А. Васильева.



ПОЛНОСТЬЮ реализовать все заложенные летно-технические и экономические характеристики самолета, обеспечить высокую безопасность и регулярность полетов можно только при грамотной технической эксплуатации всех его систем. Это достигается четким выполнением регламента и технологических указаний по техническому обслуживанию. Выполнение же этих требований в полном объеме возможно только при наличии всего комплекса наземного и аэродромного оборудования, предназначенного для обслуживания данного самолета.

Наземное оборудование для Ту-154 во многом схоже с оборудованием для других типов самолетов, однако усложнение систем самолета привело к расширению комплекса наземного оборудования, его усложнению. Перечень наземного оборудования самолета Ту-154 насчитывает 120—130 наименований. Основная часть его уже имеется в АТБ. В целом это оборудование по своим показателям удовлетворяет нашим требованиям и с успехом применяется при техническом обслуживании. Удобными, например, являются гидравлические подъемники с системой централизованного электрического управления, система приспособлений для смены двигателей, водило с гидравлическим подъемником и т. д. Однако часть имеющегося оборудования требует некоторых доработок. Вот некоторые примеры. Гидраподъемники для вывешивания самолета. Недостатком их является недоработка защитных чехлов винтовых штоков. При опускании

падают в нитки резьбы на штоке, что приводит к закисанию чехла и заклинению штока. Возможно повреждение самолета при его опускании.

В настоящее время эти чехлы с имеющихся подъемников просто сня-



Приспособление для навески ВСУ. Недостатком его является сложность из-за малых зазоров между нитями для ВСУ и самой ВСУ ее установки на узлы крепления с помощью этого приспособления. Нет возможности перемещения агрегата в направлении оси самолета. Этим же недостатком обладает приспособление для монтажа крайних двигателей. Вообще приспособления для монтажа двигателей и ВСУ обладают общими недостатками: много времени тратится на установку самих приспособлений. Они, конечно, нужны, но в большей степени для работ на наземном аэродроме. На базе же, где такие работы возникают довольно часто, значительно целесообразнее использовать автокран с длинной стрелой для монтажа двигателя и универсальный автопогрузчик для монтажа ВСУ. В целом же механизация работ, связанных с использованием подъемных механизмов, у нас находится на уровне середины пятидесятих годов,

когда эксплуатировались самолеты Ли-2, а не быстросходные Ту-154.

Значительное неудобство в техническое обслуживание, приводящее к нарушению технологических указаний, увеличению сроков простоя причиняет отсутствие нужного оборудования или недо-

ны они становятся почти нетрудоспособными. В том случае, если стационарные источники электропитания не поступают в АТБ в ближайшее время, необходимо хотя бы убрать АПА-50 из зоны работы людей путем использования кабеля-переходника длиной 20—30 мет-

наши рационализаторы. В настоящее время уже внедрено и находится в стадии внедрения множество приспособлений, инструментов специального назначения. В качестве примера можно назвать установку для дозирования гидробаков самолетов. Нами используется доработанная установка с самолета Як-40, уменьшающая время дозирования в два раза по сравнению с жидкостью УПГ-300, предполагающая полную автономность работ. Ввиду часто встречающихся работ, связанных с перекачкой топлива, внедрено приспособление, позволяющее перекачивать топливо из одной группы баков в другую, минуя топливозаправщик.

В целом можно сказать, что рационализаторская работа по усовершенствованию наземного оборудования ведется успешно и нужна только еще более действенная помощь со стороны администрации АТБ.

Опыт эксплуатации самолетов за прошедший год показывает, что для успешного освоения Ту-154 есть самое главное — стремление инженерно-технического состава к быстрейшему освоению этого самолета. Однако своевременное выполнение поставленных на 1976 год задач не будет возможным, если ориентироваться только на энтузиазм людей. Необходимо срочно укомплектовать все наземное оборудование в нужном количестве и коренным образом улучшить работу системы снабжения для ликвидации порочной практики использования стоящих на техобслуживании самолетов в качестве источника запчастей.

В. СКАЛУНОВ, старший инженер.

«Одеть» самолет запчастями

статочное количество имеющегося. Достаточно сказать, что в предприятии нет таких очень нужных нам приспособлений и оборудования, как разборные стремянки для обслуживания систем планера. Эти стремянки, обшитые защитным материалом, исключают повреждение самолета. Для обслуживания самолета необходимо как минимум 5—6 маленьких стремянок и 4—5 высоких. У нас же в наличии лишь одна низкая стремянка и две высокие. Приходится, как говорят, выкручиваться.

Самую главную проблему при техническом обслуживании Ту-154 создает отсутствие стационарного источника электропитания. Имеющаяся у нас АПА-50 не удовлетворяет нас по многим соображениям, она постоянно задерживает техобслуживание, а работа людей в зоне АПА в течение смены из-за воздействия выхлопных газов и сильного шума от нее настолько отрицательно сказывается на их состоянии, что к концу сме-

ров. Падение напряжения при этом не должно быть значительным.

Неоправданное увеличение объема работ возникает из-за отсутствия эталонных агрегатов к стенду для проверки агрегатов самолета. Для проверки агрегатов мы используем агрегаты, специально снятые с самолета. Они и выполняют роль эталонных. Это не только увеличивает объем работ, но и не гарантирует качественной проверки, так как агрегат, выполняющий роль эталонного, сам может быть неисправным.

Вообще такое серьезное положение с оборудованием возникло, видимо, потому, что из имеющихся самолетов только один внес свою долю наземного оборудования, остальные, прибывшие из Внуково, пришли к нам «голыми».

Многого мы добились в создании и совершенствовании наземного оборудования своими силами. Большую работу по повышению производительности труда, улучшению отдельных видов наземного оборудования выполнили

● Агитперелет: Москва — Тюмень — Новосибирск — Свердловск — Куйбышев



РОЛЬ КИНЕМАТОГРАФА В ПРОПАГАНДЕ АВИАЦИОННОЙ ТЕХНИКИ ВЕЛИКА. ПОЭТОМУ НЕ СЛУЧАЙНО, ЧТО В НЫНЕШНЕМ АГИТПЕРЕЛЕТЕ ОКАЗАЛИСЬ АВИАТОРЫ, МАСТЕРА СОВЕТСКОГО ЭКРАНА, УЧЕНЫЕ, КИНОДРАМАТУРГ, РЕЖИССЕР. Это делегат XXV съезда

Пусть крепнут творческие связи

КПСС вертолетчик Тюменского управления ГА В. А. Курашев, генерал-лейтенант-инженер, кандидат технических наук Н. А. Захаров, популярные киноактеры А. Ларионова, Л. Лужина, Л. Хитяева, Т. Логинова, П. Глебов, Н. Рыбников, Г. Тонунц, Г. Юхтин, К. Столяров, киносценарист В. Кунин.

Перелет будет полезен всем нам, укрепит творческие связи авиаторов и артистов кино, мы лучше научимся понимать друг друга.

Ф. ПЕРЕПЕЛОВ, участник агитперелета.



Теплая встреча на уральской земле



Министерство гражданской авиации совместно с Госкино и Союзом кинематографистов СССР организовали агитперелет по лучшим предприятиям гражданской авиации. В состав агитколлектива входят авиаторы — делегаты XXV съезда КПСС, работники кино, журналисты.

Авиация и кино

и Отечественной войны, героев первых пятилеток и целины. Многому хорошему в нас — любви к социалистической Родине, к людям, к прекрасному, ненависти к врагам рода человеческого, к его порокам — мы обязаны киноискусству. И сегодня это, по оценке В. И. Ленина, важнейшее из искусств активно участвует в экономическом, политическом и

социальном развитии нашей страны, воспитывая верных и преданных строителей коммунизма.

Мы имели возможность лишиться раз убеждений в справедливости этих слов на пресс-встрече, организованной нами совместно с редакцией газеты «Авиатор Урала».

В зале собрались ветераны уральского неба и молодежь. Нам представили заслуженных пи-

лотов СССР, кавалеров ордена Ленина, передовиков производства.

Журналисты, участники этой встречи, в свою очередь поделились творческими планами, связанными с Аэрофлотом, ответили на вопросы авиаторов.

По ходу своеобразной творческой дискуссии снимался короткометражный кинофильм «Авиатора Урала».

В. НИКОЛАЕВ, руководитель пресс-группы агитперелета.

Авиация и кино. Оба этих понятия и то, что они объединяют, логично и прочно вошли в жизнь советских людей. Общим для них является всеобъемлющий характер их роли в развитии нашей страны.

Действительно, Аэрофлот — это не только быстрокрылые и комфортабельные лайнеры, скоростной и удобный вид транспорта. Аэрофлот — это миллионы тонн важных народнохозяйственных грузов, десятки новых месторождений, полные неводы рыбы. Аэрофлот — это миллионы гектаров обработанных сельскохозяйственных и бытовых площадей и сохраненных от пожаров лесов. Аэрофлот — это тысячи спасенных человеческих жизней. Список профессий Аэрофлота, воздушного цеха страны, можно продолжать долго.

Трудно оценивать гектарами и тоннами результаты деятельности такого вида искусства, как кино. Трудно, но можно. Кино присутствует во всем, что сделано руками человека, воспитанного на лучших примерах героев революции



Остался верен небу

Сам в прошлом военный летчик, я остался верен небу, написав сценарии на авиационные темы. По ним были поставлены фильмы «Хроника пикирующего бомбардировщика», «Разрешите взлет», «Воздухоплаватель».

Новая кинолента «Горюхане», премьера, которая прошла у нас в дни нашего агитперелета, по передовым предприятиям Министерства гражданской авиации, вроде бы неавиационная. И тем не менее герой фильма шофер такси сродни образам, характе-

рам персонажей предыдущих моих работ. Дело здесь в том, что как летчик, оставаясь один на один с небом, вынужден решать самые разнообразные оперативные задачи, так и таксист, оказавшись наедине с пассажиром, решает для себя большие самостоятельные задачи. В данном случае их можно назвать человеческими. Это объединяет людей, казалось бы, различных профессий, вносит в формирование характера много общего.

В. КУНИН, киносценарист.

Фоторепортаж

У нас в гостях

Несколько дней гостями авиаторов Свердловска были участники агитперелета. Сегодня мы публикуем фоторепортаж нашего корреспондента из ДК Кольцово.

На снимках: творческая встреча со зрителями; идет пресс-встреча столичных журналистов с передовиками производства и рабочими нашей газеты; участник пресс-встречи Герой Социалистического Труда А. А. Кострыкин; выступает киносценарист В. Кунин.



В ЗАЛЕ одна за другой вспыхивают разноцветные лампы, звучит музыка, и гости вместе с участниками вечера занимают места за празднично накрытыми столами. Такой праздник в Челябинском авиапредприятии случается раз в год, когда на свой традиционный конкурс собираются стюардессы. Во-

лет ведущих бортпроводников Светлану Попкову и Евгения Петрова. — Светлана — наша гордость, — замечает Анатолий Александрович. — Не так давно в Свердловске состоялся конкурс бортпроводников Уральского управления гражданской авиации. Соперники были серьезные, но наша Светлана сумела обойти всех

За высокую культуру обслуживания

А ну-ка, девушки!

семь бортпроводниц, победительниц социалистического соревнования, оспаривают сегодня право быть названной «Лучшей хозяйкой воздушного лайнера». Жюри, возглавляемое заместителем начальника аэропорта по политико-воспитательной работе А. А. Кусакиным, строгое.

Заметно волнуется начальник службы бортпроводников А. И. Малойван: все ли будет так, как задумано?

Опасения напрасны: в зале оживление, смех, аплодисменты. Значит, все идет, как надо. Восемь девушек в голубых пилотках и белых перчатках уверенно сдают экзамен. Молодые стюардессы должны убедить всех, что они не только умеют легко и непринужденно работать в салоне воздушного корабля, но и могут быстро приготовить вкусное, красиво оформленное блюдо, лихо сплясать «Русскую», выразительно прочесть стихи... Словом, этот конкурс напоминает телевизионную перебранку «А ну-ка, девушки!»

Пока шеф-повар ресторана «Космос» Г. Я. Кравченко оценивает приготовленные стили, А. А. Кусакин представ-

и вернулась домой с титулом чемпионки Урала. В разговор включился Анатолий Малойван: — Успех Светланы не случаен. За пять лет работы в «Аэрофлоте» девушка не только успешно овладела всеми тонкостями своей трудной профессии, но и обучила еще двадцать человек.

Анатолий рассказал, что службе бортпроводников присвоено звание комсомольско-молодежного коллектива. Здесь работает 16 коммунистов, остальные — комсомольцы. 17 девушек имеют высшее образование. Некоторые из них неплохо владеют иностранными языками.

...Конкурс окончен. Подсчитаны баллы, объявляются имена победителей. «Лучшей хозяйкой воздушного лайнера» единодушно признана бортпроводница Анастасия Логина. По сумме набранных баллов соперничали с ней Наталья Захарова и Любовь Новикова.

Под дружные аплодисменты собравшихся Анатолий Малойван вручил призерам дипломы, подарки и, конечно, цветы, только-только «прилетевшие» с юга.

Т. ЕФИМОВА.

Улыбки художника



Первого апреля — никому не верь.

Без слов.

Рис. С. Ашмарина.

Под лучом «КП»

— Взгляните на снимок. Такой пейзаж на ГСМ увидели зоркие глаза членов «Комсомольского прожектора» Пермского авиапредприятия местных воздушных линий. Новый состав «прожектористов» избран три месяца назад. И вот результат — за этот период проведено три комсомольских рейда. Их итоги

оперативно отражают «боевые листки», а руководителям служб приходится исправлять недостатки, освещенные лучом «КП». Очередной рейд по проверке хранения техники и материалов, во время которого сделан этот снимок, был проведен в начале месяца.



Перепись бывают разные. Сейчас идет именно такая, для которой требуется самолет. Ведь управление охотничье-промыслового хозяйства берет на учет зверей в лесах нашей области. А они так просто никого к себе на землю не подпускают. Зато сверху, как поется в песне, видно все.

Снова необычную операцию позволяет выпол-

— «Вот, сразу два лося лежат!» — восклицает мой сосед, научный сотрудник Всесоюзного научно-исследовательского института охотничьего хозяйства и звероводства Г. Ф. Борнскин. Действительно, с малой высоты, порядка каких-то 150 метров, отлично видно двух лесных красавцев, спокойно отдыхающих в молодых посадках. Они даже

все подробности.

Оказывается, спортивный азарт присущ и этой мирной бескровной охоте. А в самом скрытом уголке Камышловского заказника нам встречаются козули. Этим грациозным животным, чья рыжеватая шкура хорошо гармо-

Придут

на помощь

В жизни разное случается. Кто-то приходит с радостью, кто-то с тревогой, с бедой. Человек тяжело заболел! Помощь нужна срочная, а оказать ее нет возможности: нет специалистов или необходимой аппаратуры. Жизнь человека в опасности. Тогда на помощь приходит вертолет и вертолеты санавиации. В аэропорту Уктус трудится коллектив пилотов на вертолетах Ми-2, где командиром звена А. А. Белозерцев. Хорошо справляется с ответственной работой технический состав бригады И. П. Мемаева. И люди, и машины всегда готовы: в будни и в праздники, в жару и в холод. А география работы обширная: вертолеты выполняют задания в Тюмени, по всей Свердловской и Челябинской областям. Нигде больной не останется без помощи. В самые отдаленные, глухие уголки приведу умные руки пилотов вертолет. Закончится полет, подойдет к концу обычный рабочий день, а завтра техники и пилоты будут снова готовы помочь отстоять чью-то жизнь.

Е. ЖУЛИМОВ,
авиатехник.

Перепись с самолета

нать неприятельный самолет Ан-2, уже столько раз выручавший представителей самых разных профессий. Перед вылетом на Уктусском аэродроме знакомимся с пилотами А. А. Столяровым и А. В. Патрушевым. На просьбу коротко рассказать о специфике задания они объясняют: «Конечно, это не пассажирская, изученная до мелочей трасса, а этакая ломаная, извилистая линия. И надо досконально знать местность, чтобы строго выдерживать заданное направление».

Впрочем, закрученную спираль, проведенную цветным карандашом, я вижу уже на картах у всех участников полета во главе с охотником М. П. Старковым. Они под домашнему, основательно рассказывают на жесткие сидения «Аннушки», приготовив чистые листы бумаги с графами: где, когда и кого увидят... И первое событие происходит буквально через четверть часа после старта, у деревни Черноскутово.

голов не поднимают, хотя гудящая «птица» описывает над ними круг.

Следующую четверку сохатых замечаем на подходе к Белоярскому району. Тут уже самый крупный зверь из четверых провожает нас взглядом. Очередной выраз у села Клевакино. Зафиксировано еще четыре лося. Затем еще восемь недалеко от станции Тыгши.

Похоже, нам, сидящим у левого борта, особенно везет. Но вот оживляется и охотник А. Д. Горбунов на правой стороне. Он отчаянно жестикулирует экипажу, чтобы тот развернул машину, и громко считает, стараясь перекричать шум мотора: «Один, два, три». Веселое соревнование между «левыми» и «правыми» в разгаре. «Добыча» попадает на карандаш то здесь, то там. И опытные пилоты в большинстве случаев отнюдь не ждут команды. Сквозь фонарь кабины они сами замечают цели и переходят на снижение, чтобы их пассажиры могли выявить

нирует с цветом коры деревьев и чей рост куда меньше лосиного, приметить непростое.

Только к вечеру возвращаемся домой, оставив за плечами ни много ни мало — восемьсот километров. Ну а главные «охотничьи» трофеи? 79 лосят за один день. Здорово! Этот результат даст, видимо, право заявить моим спутникам, что сохатых становится все больше в уральских чащах.

На прощанье мне дает интервью заведующий Уральским отделением ВНИИОЗа, кандидат биологических наук В. Н. Пузанский, тоже принимавший участие в переписи лесного поголовья.

Очень важно для нас познакомиться с состоянием лесов и его обитателей. Авиация предоставляет прекрасную возможность сделать это. После завершения учета мой коллега, научный сотрудник В. Д. Петренко подготовит специальную работу на данную тему.

З. ВАЛИН.

Доставке грузов — повседневное внимание

Итоги работы предприятий Коми управления ГА в 1975 году показывают, что авиаторами внесен значительный вклад в дело освоения богатств северных районов республики и страны, доставка важнейших грузов куда осуществлялась самолетами и вертолетами Коми управления. В целом по управлению перевозка транспортных грузов успешно выполнена. Однако не все предприятия успешно справились с планом. Сыктывкарское предприятие на 850 тонн не обеспечило выполнение плана, хотя были для этого все возможности. Особенно велик спрос на авиатransпорт в период бездорожья на линиях Сыктывкара в Усть-Ульму, Ижму и Усть-Кулом. Не удовлетворялся спрос на грузовые перевозки из-за небезопасности самолето-

моторным парком в период наибольшего спроса и чрезвычайной увлеченности некоторых руководителей предприятий полетами по тарифам ПАНХ в ущерб транспортной перевозке грузов. Так, Сыктывкарское предприятие не выполняет плана отправки грузов из-за недостатка самолетов, в то время как план полета на ИЛ-14 по ПАНХ выполняется на 249 проц. Из общего количества отправленного предприятиями транспортного груза наиболее характерными являются грузы для Норильского комбината. Много сил, умения и энергии для перевозки этих грузов приложил летный состав Сыктывкарского предприятия и работники грузовых служб Воркутинского предприятия. Однако объем перевозок мог быть еще больше,

если бы наземные службы аэропорта Воркуты обеспечили более высокую регулярность полетов, а инженерная служба Сыктывкарского предприятия — более высокую исправность самолетов АН-12, занятых на перевозке грузов для Норильского комбината. Несмотря на очень ограниченные сроки работы аэропорта Нарьян-Мар, прикомандированные к нему специалисты аэропортов Печера и Ухта успешно доставили около 3 тысяч тонн важных грузов для нефтегазодобывающих Севера.

Однако низкая регулярность полетов из-за неудовлетворительного состояния взлетно-посадочной полосы и недостатков в организации погрузочно-разгрузочных работ не позволили полностью использовать воз-

можности самолетов и наличие груза.

На фоне успешного выполнения плана перевозки грузов тем обиднее выглядят факты неиспользования резервов, серьезных упущений.

К примеру, грузовые службы аэропортов управления имеют за год пять задержек рейсов по местному расписанию, сверхплановые простои самолетов АН-12 под разгрузкой и загрузкой составляют около 80 часов. Учитывая возросшие объемы перевозок и опыт прошедшего года, работники служб перевозок предприятий должны приложить все силы, умение, чтобы полностью удовлетворить нужды населения и организаций республики в авиатransпорте.

В. НОВОСЕЛОВ,
старший инженер СПиКЗ
Коми УГА.

НАШ АДРЕС

И ТЕЛЕФОН:

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

Редактор
В. С. ГУРИН.

НС 17378.

Заказ № 4102.

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