

Авиатор УРАЛА

ОРГАН УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ
И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

Решения XXV съезда КПСС— В ЖИЗНЬ

О награждении орденами и медалями СССР рабочих, инженерно-технических работников и служащих предприятий и организаций Министерства гражданской авиации СССР

За успешное выполнение заданий девятого пятилетнего плана, принятых социалистических обязательств, внедрение и освоение новой авиационной техники и повышение эффективности производства наградить:

СВЕРДЛОВСКАЯ ОБЛАСТЬ
ОРДЕНОМ ТРУДОВОГО КРАСНОГО ЗНАМЕНИ

Борцова Геннадия Андреевича — командира корабля.
Князева Григория Никифоровича — заведующего отделом Свердловского обкома КПСС.
Пеккина Григория Михайловича — авиатехника.

ОРДЕНОМ «ЗНАК ПОЧЕТА»

Ержа Виктора Ивановича — командира корабля.
Чамовских Валентина Яковлевича — шлифовщика.
Шумилова Александра Федоровича — авиатехника.
Ярушкина Василия Дмитриевича — начальника строительного управления.

ОРДЕНОМ ТРУДОВОЙ СЛАВЫ III СТЕПЕНИ

Глухова Николая Александровича — авиатехника.
Зяблицева Владимира Васильевича — командира вертолета.
МЕДАЛЬЮ «ЗА ТРУДОВУЮ ДОБЛЕСТЬ»
Янгильдина Ивана Бай-

дугановича — грузчика бригадира.

МЕДАЛЬЮ «ЗА ТРУДОВОЕ ОТЛИЧИЕ»

Ваулина Геннадия Ивановича — водителя автомобиля, бригадира.
Кряжева Владимира Алексеевича — дефектовщика авиационной техники, бригадира.

Мосюкова Бориса Романовича — командира самолета.

Председатель Президиума Верховного Совета СССР
Н. ПОДГОРНЫЙ.

Секретарь Президиума Верховного Совета СССР,
М. ГЕОРГАДЗЕ.

Москва, Кремль.
5 марта 1976 г.

Все на выборы!

В ОТЧЕТНОМ докладе ЦК КПСС XXV съезду партии Л. И. Брежнев говорил: «Наша задача в этой сфере должна быть — обеспечить решение задач повышения качества продукции, соблюдения режима экономии. Они должны эффективнее противодействовать имеющимся фактам обмана государства, присисок, хищения социалистической собственности, проявления местничества».

11 апреля 1976 года избиратели Российской Федерации будут впервые после XXV съезда партии избирать народных судей. Известно, что советский суд — самый демократичный в мире. Он стоит на страже выполнения интересов советского общества, всех законов, которые обязаны выполнять все граждане Советского Союза. Советский суд стоит на страже прав человека. Большая работа по соблюдению правопорядка должна проводиться не только органами милиции, прокуратуры, судов, но и общественностью. Поэтому каждый человек несет ответственность за соблюдение наших законов.

Сейчас наступил самый ответственный период работы агитаторов по подготовке и проведению выборов народных судей. По избирательному участку № 10 выдвинут кандидатом в народные судьи Иван Павлович Балаев. Это человек большой благородной души. Особенностью его стиля работы, как председателя Чкаловского народного суда, является пропаганда среди населения правовых знаний. Он частый гость на заводах, фабриках, в школах, ПТУ. Это человек, который словом и делом помогает выполнению задач, намеченных Коммунистической партией и Советским правительством. Агитаторы в эти дни обязаны встретиться с каждым избирателем. Их прямой долг — разъяснить цели и характер нашего суда, рассказать биографию кандидата в народные судьи, оказать помощь нуждающимся в выполнении прав человека. Вся эта работа должна тесно увязываться с выполнением задач, которые наметил XXV съезд КПСС.

Большая ответственность за проведение выборов возлагается на агитаторов в день выборов. Это они обязаны обеспечить организованное проведение выборов. Вся наша политическая и организаторская работа среди избирателей должна носить партийный характер.

Работа агитаторов в эти дни — это прямое выполнение задач партии по коммунистическому воспитанию подрастающего поколения. Поэтому нет ничего благороднее, как работа среди населения по повышению политической активности граждан, сознательного отношения к общественному долгу, единству слова и дела.

В. БАРТЕНЕВ,
руководитель агитколлектива аппарата
Уру ГА.

КРЫЛАТЫЕ БУДНИ

Пленум теркома

1 апреля состоялся V пленум теркома профсоюза авиарботников, который рассмотрел следующие вопросы: «О задачах профсоюзных организаций и хозяйственных руководителей предприятий и организаций авиарботников Урала по мобилизации коллективов на выполнение решений XXV съезда КПСС» и «Об исполнении профсоюзного бюджета и бюджета государственного социального страхования по Уральскому теркому за 1975 год и утверждение бюджетов на 1976 год».

С докладом по первому вопросу выступил председатель теркома профсоюза Г. В. Сысолятин. Он отметил, что девятая пятилетка была лучшей в истории развития Уральского управления гражданской авиации. За этот период построены новые аэровокзалы, открыто много новых маршрутов союзных и местных линий. Значительно возросли перевозки пассажиров и груза воздушным транспортом. Однако ряд контрольных заданий, в том числе и по такому важнейшему показателю,

как пассажирооборот, остались невыполненными. Низка производительность полетов.

О нерациональном использовании материальных ресурсов говорил на пленуме начальник планово-экономического отдела Уру ГА Б. Г. Сивашинский. Он отметил, что командование ряда предприятий управления, например Кольцовского, работает без перспектив, что отрицательно сказывается на материальном оснащении служб.

П. Д. Жильцов, директор завода № 404 ГА, рассказал о договорных началах в социалистическом соревновании, организованном между коллективом завода и Ленинградским ремонтным предприятием. Вопросы рационализаторской работы, развития наставничества, совершенствования материального и морального стимулирования передовиков производства, капитального строительства объектов производственно-культурного бытового назначения прозвучали в выступлениях участников пленума.

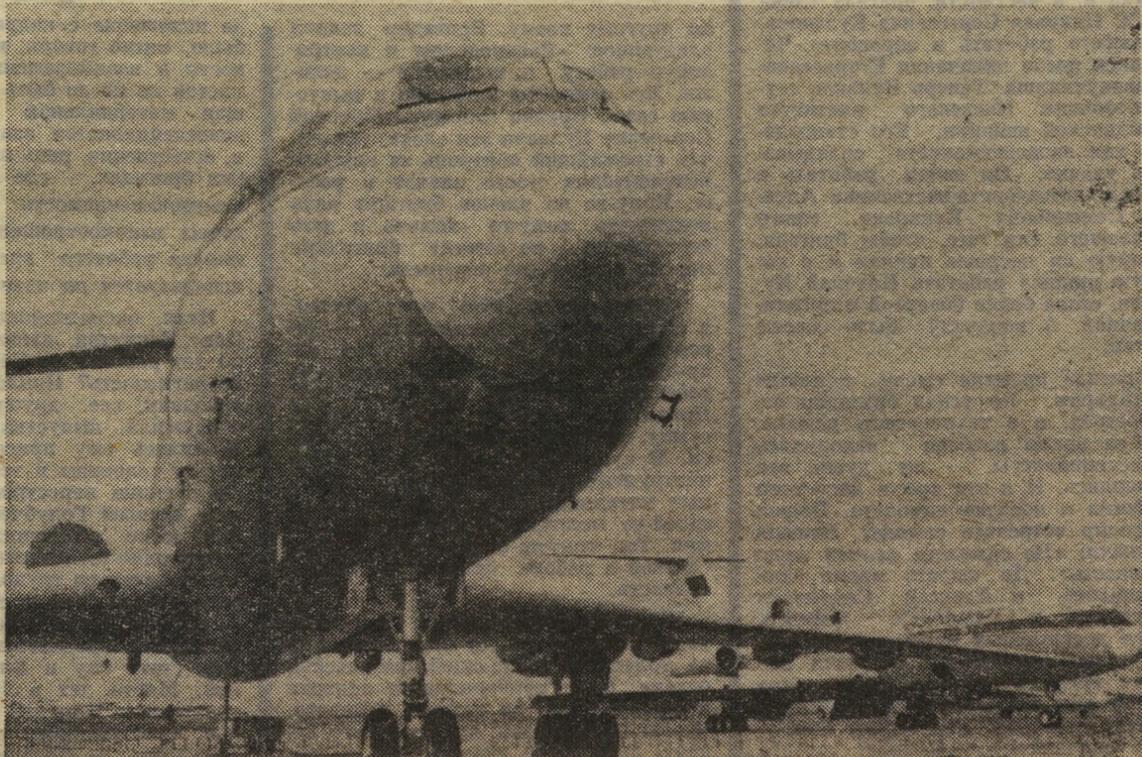
Позывные «красной субботы»

Дневное задание — за шесть часов

В день коммунистического субботника произвести продукцию на 20 тыс. рублей — так ринули трудящиеся завода № 404 ГА. Из них около

5 тыс. перечислить в фонд пятилетки. Это на 600 рублей больше, чем в прошлом году. За часы «красной субботы» будет отремонтировано 3 вертолетных двигателя и продолжится починка различной турбовинтовой техники. Производительность труда намечается довести до 125 процентов. Работа будет вестись под девизом «Дневное задание — за 6 часов!»

В. КУРКИН.



Десятая пятилетка для авиаторов — пятилетка освоения новой техники. Все предприятия нашего управления в ближайшее время начнут переучивать экипажи на новые для них самолеты. А там, где они уже получены, предстоит овладеть ими так, чтобы новая техника давала полную отдачу.

НА СНИМКЕ: ТУ-154 в Кольцово.



НА ПРОШЕДШЕМ ПАРТИЙНО-ХОЗЯЙСТВЕННОМ АКТИВЕ НАШЕГО УПРАВЛЕНИЯ ВЫСТУПАЮЩИЕ ТЕПЛО ОТЗЫВАЛИСЬ ОБ ОПЫТНОМ ЛЕТЧИКЕ, НАСТАВНИКЕ, ПИЛОТЕ-ИНСТРУКТОРЕ ПОДРАЗДЕЛЕНИЯ Ту-154 ДМИТРИИ ИВАНОВИЧЕ ШУРЛО. СВОИ ОПЫТ ПИЛОТИРОВАНИЯ НОВОГО САМОЛЕТА, СВОИ ОПЫТ ЛЕТНОЙ ПРАКТИКИ ОДИН ИЗ ЛУЧШИХ ЛЕТЧИКОВ УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ПЕРЕДАЕТ ТОВАРИЩАМ, ДАЕТ ИМ ПУТЕВКУ В НЕБО.

Выступление на лётно-технической конференции по самолету Ту-154, опубликованное в газете «Авиатор Урала» 24 марта, обусловлено с инженерно-техническим составом отдела материально-технического снабжения УрУ ГА. Вскрыты недостатки в совмест-

нотных требований со стороны ОМТС УрУ ГА и вмешательства инженерно-авиационной службы УрУ ГА. В то время как заявки-планы снабжения по самолету Ту-154 следовало (в том числе и гидрошлангами), приборами, и в марте 1976 года простое самолетов Ту-154 из-за отсутствия запчастей по вине ОМТС нет. Имеется простой само-

В то же время на складе ОМТС УрУ ГА имелись система НВУ — с девятого февраля 1976 года (получена АТБ только первого марта), АБСУ — с 4 марта 1976 года (получена АТБ 12 марта). О поступлении же дефицитного авиатехимущества на склад ОМТС УрУ ГА немедленно сообщается в АТБ.

В работе ОМТС сложилась практика первоочередного обеспечения СВП авиационно-техническим имуществом вне зависимости от того, заявлено оно или не заявлено. Но каждый поймет, насколько сложно и подчас невозможно обеспечить АТБ заявленным авиатехимуществом.

Коллектив ОМТС выражает уверенность, что АТБ Свердловского предприятия в проходящей в настоящее время заявочной кампании квалифицированно, качественно и в установленные сроки выполнит «Указание об определении потребности и представлении материальных заявок на 1977 год».

В. ТЕТЕРКИН,
начальник ОМТС
УрУ ГА.

«Земля отстает от воздуха»

ной работе с АТБ Свердловского предприятия, приняты меры к их устранению.

Вместе с тем хочу отметить, что выявление и определение потребностей в материально-технических средствах производится в службах и цехах предприятия, они несут ответственность за достоверность определения потребностей и своевременное представление заявок-планов снабжения по всем группам имущества в установленные сроки.

В Свердловское предприятие самолеты Ту-154 поступали с февраля 1975 года, в заявку на авиационно-техническое имущество по самолету Ту-154 АТБ представила в ОМТС в октябре и декабре 1975 года после неоднократных

представить в ОМТС УрУ ГА: на 1975 год — в марте 1974-го, на 1976-й — в марте 1975 года.

Поэтому сейчас потребность в дефицитных запчастях на простаивающие самолеты Ту-154 удовлетворяется из имеющегося резерва Авиатехснабом МГА высылкой из других подразделений гражданской авиации, дополнительного заказа промышленности.

В 1975 году простой самолетов Ту-154 из-за заявленного имущества составили 31 с/сутки, а за 2 месяца 1976 года 25 с/сутки из общего количества 44. Благодаря принятым мерам в настоящее время АТБ Свердловского предприятия практически обеспечена лабораторным оборудованием, дефицитными запчастями

летов Ту-154 6 с/сутки из-за заявленного АТБ запчастей. ОМТС УрУ ГА, выполняя заявки АТБ Свердловского предприятия, получил и имеет на складе авиатехимущество для самолетов Ту-154 на сумму 75 789 рублей, но оно не выбирается АТБ. Таким же образом «осело» на складе ОМТС заявленное АТБ Свердловского предприятия на 1974—1975 годы авиатехимущество на 270 тысяч рублей. Когда же оно будет получено со склада ОМТС и кто ответит за недостоверное определение потребностей?

Причиной задержки самолетов на техническом обслуживании в статье указано и отсутствие приборов из системы НВУ, СВС, ДИСС-ЗП и ряд других позиций.

ность?» — «Да вот сейчас пойду, скажу инженеру смены». — «Почему инженеру, а не мне? Готовность должна докладываться немедленно». — наступал бригадир. «Я этого не знал», — ответил специалист, — от нас раньше этого не требовали». У другого самолета картина повторилась. А ведь самолеты садилась один за другим...

Пришлось немало в эту смену ему побегать, чтобы обеспечить выход самолетов на линейку готовности. На следующей смене состоялся разбор

полчаса, и это при кратковременной стоянке, а ведь самолеты идут один за другим в течение суток. Естественно, на первый план выдвигаются вопросы очередности работ на каждом самолете по степени сложности этой работы, времени, нужного на ее выполнение. От способности специалиста наиболее качественно и быстро ее выполнить зависит готовность самолета к выходу на предстартовую линейку. А эта задача ежеминутно встает перед бригадиром, ответственным за участок работы. Совсем недавно, ког-

КАЧЕСТВО РАБОТЫ

В надежные руки

по другому плану. Бригадир заявил следующее: «Распределяю и контролирую работу я, выполняю — доложу. Все самолеты встречаю и выпускаю сам». Крепко запомнил Николай Сергеевич Кулаков эти слова, уяснил, что строжайший контроль за каждым исполнителем много значит в работе. Кому-то из членов бригады надо подсказать, кому-то помочь и дать передохнуть, но самому бригадиру нет ни отдыха, ни перерыва.

«Всем, что я умею, чему обучен, я обязан своему наставнику», — говорит Николай Сергеевич. Вот, например, в смене Алексея Семеновича работает авиатехник В. С. Пашнин. Придя на смену, он берет с собой сумку, хорошо и тщательно одевается. В сумку собираются все: набор инструментов, необходимые расходные материалы, не побжит он за какой-то мелочью в технический домик. Так минуты экономятся. А ведь главное в работе бригады — оперативность.

Непрерывно растущая интенсивность полетов требует от авиатехника не только возрастающей физической отдачи, но и рационального подхода к оценке работ на каждом самолете. Чтобы представить мысленно эту задачу, достаточно сказать, что на обслуживании одного самолета авиатехником затрачивается как минимум

да положение с кадрами в службе было, мягко говоря, неважное, о чужести и взаимозаменяемости специалистов не могло быть и речи. Возросшая материальная обеспеченность авиаспециалистов закрепляла кадры, и, естественно, речь идет теперь о таких бригадах, где взаимопомощь, взаимозаменяемость — основа трудовых взаимоотношений, где каждая минута рабочего времени учтена и используется по назначению.

Итак, оперативность. Вот пример: Олег Вышугин, авиатехник, несколько лет работал на Севере. Там какая оперативность? Прилетел самолет — праздник, все дружно накинулись, обслужили, выпустили, опять ждут. Пришлось ему приспособиться к новым условиям и темпам работы. И он успешно перестроился. Авиатехник Алексей Голубченков прибыл к нам после окончания Егорьевского авиационно-технического училища. Исключительно трудолюбивый, скромный, он влюблен в свою профессию. Сам видит неделанное и удивляется, когда ему предлагаешь передохнуть. Под стать ему и Владимир Пятницкий. Много лет в бригаде работает авиатехник Николай Алексеевич Тябин, пользующийся заслуженным авторитетом. — Вообще, у меня в бригаде ребята чудесные, — говорит Николай Сергеевич. — Мы решили

Аэрофлот: маршруты

Осенью 1970 года в аэропорту столицы ДРВ приземлился самолет Ил-18 с эмблемой Аэрофлота. Начались регулярные полеты по новой авиалинии Москва — Ханой. За минувшие годы по ней перевезено 40 тысяч пассажиров, сотни тонн грузов для братской страны. По новому весеннему расписанию этот маршрут будет обслуживать один из лучших лайнеров — Ту-154. Он находится в пути на четыре часа меньше и перевозит значительно больше пассажиров.

Открывается воздушное сообщение между Москвой и столицей молодого независимого африканского государства — Республикой Гвинея-Бисау. 6 апреля на эту трассу также выходит самолет Ту-154. Расстояние в 8 тысяч километров он преодолевает за десять с половиной часов, совершив посадки в Триполи (Ливия) и Бамако (Мали). Республика Гвинея-Бисау — семидесятое государство, в которое теперь летают советские воздушные корабли. В дальнейшем предполагается открыть трассу, связывающую нашу страну с Народной Республикой Ангола.

в 1976 году добиться звания имени XXV съезда КПСС.

Один за другим совершают посадку в Челябинском аэропорту самолеты Аэрофлота, и каждый из них тщательно осматривает и обслужит бригада коммуниста Николая Сергеевича Кулакова. Высокий, косая сажень в плечах, уверенно от самолета к самолету шагает бригадир Кулаков. Приняв рапорт готовности от бригадира, экипаж самолета занимает свои места в кабине корабля. Они уверены в работе этой бригады, знают, что она не подведет. Во многом успех бригады складывается благодаря климату взаимопонимания и взаимоуважения, созданию которого во многом способствует ветеран Аэрофлота, участник Великой Отечественной войны, бывший старший бортмеханик-инструктор, член бригады Михаил Леонтьевич Семин, ныне работающий в должности дежурного по стоянке самолетов. Работая в аэропорту Челябинск, Михаил Леонтьевич дал путевку в небо, поделился своими секретами работы с десятками человек, многие из которых сегодня сидят в кабинах воздушных кораблей. Налетав 14 тысяч часов, имея огромный опыт, он неброско, без шума и суеты, без показухи выполняет порой нелегкую наставническую работу в бригаде. Нет такого житейского вопроса, который бы не решался с участием Михаила Леонтьевича. Каждый его поступок, отношение к служебным обязанностям является примером для бригады, образцом жизни и действия партийца.

И в заключение хотелось бы подчеркнуть, что во многом успех в работе зависит от личных качеств человека. Умение посмотреть на себя со стороны, подвести итог работы сегодняшнего дня, критически проанализировать свои действия и поступки за долгую смену — все это в полной мере имеется у коммуниста Кулакова. В хорошие, крепкие, надежные руки вручена эстафетная бригадирская палочка бригадиром-наставником коммунистом Кукарека Алексеем Семеновичем. С честью несет ее Николай Сергеевич Кулаков.

Б. БЕЛОДУБРОВСКИЙ
рабкор
г. Челябинск.

У авиаторов КОМИ

К началу навигации По весеннему небу

Весенне - летний период для авиаторов Коми республики является самым напряженным и характеризуется высокой интенсивностью полетов.

В 1976 году значительно возрастают объемы перевозок пассажиров и грузов, увеличиваются объемы работы по применению авиации в народном хозяйстве, открываются новые авиалинии, осваиваются необжитые районы республики. Большую работу предстоит выполнить в весенне - летний период вертолетчикам Ухты по обеспечению доставки грузов для строящегося газопровода Ухта — Пунга. Хотя весенне-лет-

ний период по погодным условиям является наиболее благоприятным для полетов воздушных судов, нельзя забывать, что в этот период из-за неустойчивой стратификации атмосферы резко увеличивается активность синоптических процессов. Синоптические процессы развиваются бурно, обостряются фронтальные разделы, происходит быстрая смена воздушных масс. Резкие изменения в характере погоды в весенний период значительно затрудняют условия полетов и управление движением воздушных судов.

В весенне - летний период навигации получает развитие грозозаявительная деятельность. Усиливается «болтанка» самолетов, возрастают скорости ветра. В северных районах республики, в

тылу циклонов наблюдаются сильные снежные заряды, связанные с прохождением вторичных холодных фронтов и сильной неустойчивостью самого нижнего слоя воздуха. В это время резко увеличивается турбулентность и орографическая «болтанка» в горах и предгорьях Урала, активизируются фронтальные разделы, усиливается ветер. По союзным и местным воздушным линиям в этот период времени происходит развитие грозозаявительности, в отдельных случаях сопровождающейся выпадением града и сильными шквалистыми ветрами. Как правило, град выпадает из кучево-дождевых облаков, достигающих большого вертикального развития. Чаще всего град образуется при грозах, сформированных в

арктическом воздухе, и реже — в полярном воздухе.

На условия погоды большое влияние оказывает топография места, над которой производится полеты. В одних случаях она усиливает интенсивность развития опасных для авиации явлений погоды, в других — ослабляет их. Вот почему при подготовке к весенне-летней навигации работники авиаметеорологии с к и х станций должны тщательно и подробно ознакомиться летный и диспетчерский состав авиапредприятий с климатическими особенностями погоды как в районе аэродромов, так и по трассам.

К проведению занятий следует привлекать опытных специалистов. Занятия строить на конкретных примерах, особенностях полетов по той или другой трассе с применением наглядных пособий, схем, диаграмм, плакатов, рисунков и т. д. Необходимо, чтобы на АМСГ из года в год проводилась работа по изучению влияния местных условий на характер погоды, накапливался и обобщался статистический материал, полнее использовались данные разведки погоды, бортовой погоды и облеты синоптиков по союзным и местным воздушным линиям.

Надежным помощником в работе синоптиков должны стать радиолокационные средства метеонаблюдения, данные спутниковой метеоинформации и радиозондирования атмосферы, объективные средства метеонаблюдения.

В обеспечении безопасности полетов немаловажное значение имеет качественная характеристика прогнозов погоды, особенно прогнозов погоды по пунктам посадки, прогнозов погоды на час и шторм-предупреждений, заблаговременное составление коррективов к

прогнозам погоды и штормовым предупреждениям. В настоящее время во всех базовых аэропортах задействована метеоинформация по УКВ радиоканалу и очень важно, чтобы работники АМСГ и связи аэропортов обеспечили постоянный контроль за исправностью средств радиопередачи и качеством метеовещания.

Оперативность доведения метеоинформации с пунктов метеонаблюдения на диспетчерские пункты управления движением воздушных судов является составной частью в обеспечении безопасности полетов. Особое внимание со стороны синоптиков, диспетчеров службы движения и летного состава в весенне-летний период должно быть обращено на обеспечение и выполнение полетов в горах Урала. Синоптикам, обеспечивающим полеты в горной местности, следует полнее изучать и учитывать региональные особенности погоды.

Большое значение в обеспечении безопасности полетов имеют предполетные метеорологические консультации, даваемые летному и диспетчерскому составу и должностным лицам аэропортов с целью правильной их ориентировки в метеобстановке. Вот почему самолеты обязаны каждому вылетающему экипажу дать подробную синоптическую консультацию с применением как приземных, так и высотных карт погоды, вертикальных разрезов, данных спутниковой информации и радиолокационных карт погоды.

Важнейшим условием поднятия эффективности метеобеспечения полетов



является систематическое проведение целенаправленных разборов по неоправдавшимся прогнозам погоды и штормовым предупреждениям. На сегодняшний день эта важная работа на ряде АМСГ проводится формально. Для повышения эффективности метеобеспечения полетов осуществляется недостаточный сбор и использование в прогностической работе бортовой погоды. В ряде аэропортов со стороны руководящего состава не принимается достаточных мер по сбору фактической погоды с неклассифицированных аэропортов, установке ориентиров видимости, ремонту метеонаблюдательных пунктов. Лишь строгое выполнение требований НМО ГА 1973 г. со стороны командно - руководящего, летного, диспетчерского состава и работников АМСГ позволит не только улучшить состояние метеобеспечения полетов, но и обеспечить их безопасность.

Б. ПОДСЕКИН,
старший инженер-инспектор по метеорологическому обеспечению полетов Коми УГА.

ВЫСОКОЕ МАСТЕРСТВО

После снежного бурана через глубокие колодцы клубящейся облачности показалось холодное белесоватое небо. Прошел циклон. Заметно стих ветер, приподнялась облачность, сплошной снегопад сменился редкими «зарядами».

Синоптики «колдуют» над прогнозом погоды, а начальник метеорологической станции Павел Александрович Дорофеев по разложенным синоптическим картам консультирует команду - летный состав о метеорологических условиях полета по авиатрассам и площадям, заостря внимание командиров на опасных явлениях погоды, которые могут подстергать их в этих или других районах полета.

Павел Александрович более тридцати лет отдал метеорологии, большинство из них — обслуживанию авиации. Уважают летчики Павла Александровича, верят ему, да и командование Печорского авиапредприятия с уважением относится к ветерану метеослужбы: уверены, что он не подведет их, при самой сложной ситуации даст правильные рекомендации, определит точное развитие синоптических процессов.

Вот и сегодня обстановка сложная, поэтому на вылет готовятся наиболее опытные и подготовленные экипажи. Второй день заказчики тяжелых винтокрылых машин обивают пороги отдела перевозок, заглядывают на метеостанцию, консультируют

ся у синоптиков, с грустью поглядывают на небо и вместе с метеорологами, летчиками и нефтяниками ждут летной погоды. Погода внесла свои поправки в план полетов, приходится срочно перенацеливать воздушные суда из одних районов полета в другие.

День еще короток, недостаток светлого времени заставляет все службы аэропорта работать четко и слаженно, не теряя минут. В штурманской комнате пилоты и штурманы уточняют аэронавигационные расчеты и спешат на вылет. Вместе с другими идет на вылет и экипаж Леонида Владимировича Маслуна — ветерана Аэрофлота, ударника коммунистического труда, опытного летчика, которому доверяется выполнение самых сложных и ответственных заданий. Не раз в схватке с коварной стихией экипаж Маслуна выходил победителем...

Проверив готовность вертолета к полету, экипаж занял рабочие места. На правом пилотском сиденье рядом с командиром — второй пилот, Виктор Иванович Дуля. Он не новичок в авиации. Подполковник запаса, долгое время летал на боевых самолетах, обучал военному мастерству молодых летчиков, а сейчас осваивает «гражданскую» вертолетную технику.

Занял свое рабочее место в пилотской кабине бортмеханик Виктор Павлович Хаткин. Он внима-

тельно следит за работой двигателей и подачей топлива. Даже малейшее отклонение стрелок приборов от заданного режима не ускользнет от его опытного глаза.

Коммунисты подразделения оказали Виктору Павловичу большое доверие, избрав его своим вожаком.

Взревели надрывно мощные турбины Ми-6, поднимая вокруг пелену рыхлого снега. Когда снежный вихрь осел, вертолет вырвался на старт, и, набирая скорость, ринулся навстречу снежному облаку. Маршрут лег на Денисовку, а отсюда на Шопинские и Грубошорские буровые, расположенные за Северным Полярным кругом. Во второй половине маршрута полет осложнился, сильные снежные заряды ухудшили видимость, порывистый ветер раскачал на внешней подвеске габаритный многотонный груз.

Но командир спокоен, он внимательно всматривается в прыгающие стрелки приборов, небольшим движением ручки управления парирует порывы ветра, и кажется, что он слился в единое целое с машиной, чувствует ее биение, предугадывает поведение. Его мускулистые руки крепко удерживают воздушный гигант в необходимом режиме, и чувствуется, что этот выдержанный, волевой пилот в совершенстве познал машину, ее технические возможности и най-

дет правильное решение в самой непредвиденной ситуации.

Полет проходит над облаками. Винтокрылая машина, неся под собой многотонную ношу, медленно ползет над заснеженной землей.

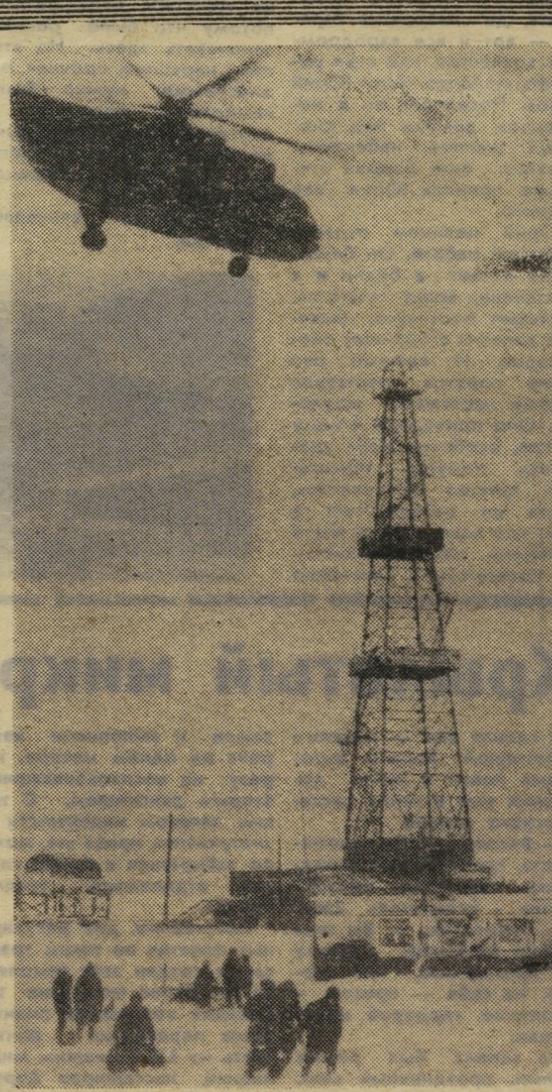
Было трудно представить, что здесь, в царстве снегов и вьюг, ключом бьет жизнь, подчиняясь ритму времени...

Вертолет пошел на снижение, но у самой земли порывистый ветер стал сносить его в сторону. Склонившись у смотрового люка, оператор ежесекундно докладывает командиру: высота 60, 50... 40, влево — 5, вперёд — 3, вправо — 4, вниз — 2, груз на земле. И, словно схваченный гигантскими клещами, вертолет завис над одной точкой в воздухе.

Взяв на борт людей, вертолет через несколько минут лег на обратный курс и уже в сумерках произвел посадку в базовом аэропорту.

О своей романтической, полной трудностей работе Леонид Владимирович рассказывать не любит. Он любит летать. А это он умеет, ведь недаром в его личном деле десятки поощрений командования авиапредприятия и заказчиков. В 1975 году в Печорском авиапредприятии экипаж Маслуна был признан одним из лучших, а фотография командира помещена на доску Почета.

П. ВОРИСОВ.



Фоторепортаж

Авиация — незаменимый помощник геологов. Тесная дружба связывает представителей этих самых романтических профессий, и в

праздник геологов 4 апреля их товарищи — авиаторы поздравили первопроходцев, пожелали им здоровья и новых успехов.

ОТЦА своего Юрий Косов не помнит. Он родился ровно за месяц до начала войны. Пожелтевший от времени портрет отца до сих пор висит на стене в их доме в небольшом уральском городе. С фотографии смотрит молодой человек в военной форме. В петлицах гимнастерки — по две кубики и авиационные эмблемы. Эту фотографию отец успел прислать с фронта вместе с первым и единственным письмом.

В довоенные годы он увлекался авиаспортом и в первые же дни войны, отказавшись от брони, которую давал завод, добровольцем ушел в армию. Несколько недель переподготовки в тылу — и вот уже их бомбардировщик штурмует скопления фашистов на переправах, летает на бомбежку в тыл врага. Из одного такого полета самолет не вернулся. На Урал пришла короткое известие — пропал без вести...

Шли годы. Давно отшумели военные ветры. Состарилась мать, вырос сын, а отец, пропавший в том далеком 41-м, по-прежнему оставался на портрете молодым.

ПОСЛЕ средней школы у Юрия не было вечного вопроса: куда идти дальше? Путь в авиацию стал для него осознанной необходимостью. Он успешно заканчивает летное училище гражданской авиации и уезжает работать на Приполярный Урал.

На краю небольшого поселка, дома которого выбежали к самому берегу реки, — грунтовый аэродром. Полосатая «колбаса» на высоком шесте, рубленый барак — помещение аэропорта, да несколько сараев — вот и все аэродромное хозяйство, где стал работать молодой пилот Юрий Косов. Поселился он в небольшом домике под снеговой шапкой набекрень. Хозяйка, еще бодрая старушка, приняла Юрия как родного.

Юрий целиком отдался любимой работе. Он безотказно летает в будни и в праздники, возит геологов, посещает охотников, бывает в далеких стойбищах оленеводов. И каждый раз после полетов чувствовал счастье настоящей усталости. Оно приходило к нему всегда, особенно если удавалось кому-то помочь. Это чувство усиливалось, когда он возвращался в дом, где всегда было чисто прибрано, пахло смолистыми поленьями и немножко

угаром. В это время ему вспоминался родной дом на Урале, старенькая мать.

В просторных сенках жил третий обитатель дома — северная лайка Дик. Его еще щенком подарил Юрию молодой оленевод Тыныван. Однажды Юрий доставлял в отдаленное стойбище врача — принимать трудные роды. Ребенок и мать были спасены. В знак благодарности отец ребенка подарил им с док-

— Может, переночуем? — предложил старший оленевод.

Юрий знал, в здешних местах если завьюжит, то надолго.

— Проскочим. Успеем, — решает он.

Взлетали, когда уже задувал порывистый ветер. Долго еще смотрели пастухи вслед растворившемуся в кровавой полосе заката самолету. Но проскочить не удалось. На пути их

карте маршрут и оставив доктору все съестные припасы, Юрий и Дик выбрались из полужансенного снегом самолета. По расчетам, где-то поблизости должна быть река, а дальше по ее руслу можно выйти к поселку. Завывал ветер, крепчал мороз. Косматым дымом курились по мелколесью вихри, и не понять было, то ли с неба падал снег, то ли поднимался с земли в небо. На открытых местах снежный наст был вылизан ветром, но чаще попадался рыхлый глубокий снег. Долго брели они, утопая иногда по пояс в снегу. Когда выбивались из сил, ложились

которой они и шли.

После очередного отдыха, стяхнув тяжелый сон, Юрий обнаружил Дика.

— Дик! Дик! — звал он, но никто не отзывался. Только ветер швырял в лицо пригоршни снежной крупы. «Неужели бросил? Куда же он пропал!» — тревожно думал Юрий.

...Дик не бросил своего хозяина. Он почувствовал жилье. Только ему одному известно, каким образом, он учуял. Гкнулся носом в неподвижное тело Юрия и, напрягая последние силы, пополз, утопая по брюхо в снегу. Шатаясь от усталости, притащился он к первому дому, занесенному снегом, и стал скрестись в дверь. Хозяин дома, старый знакомый — Тыныван узнал собаку, которую когда-то щенком подарил русскому летчику. Однажды они уже бывали в их селении. Тыныван понял, что случилась беда.

Через полчаса две олени упряжки мчались в сторону разгорающейся зари. Дик бежал рядом, прихрамывая. Ослабевший, с пораненными лапами, он все время отставал. Тогда его посадили на передние нарты. Когда упряжка шла, точно выдерживая курс, он молчал, не если сбивалась, — он громко лаял до тех пор, пока олени не выходили на нужное направление.

Юрия догнали, когда он уже находился километрах в пяти от поселка. Он увидел приближающиеся упряжки и упал. Обрадованный Дик лизал его обмороженное лицо, преданно глядел в глаза.

В ОТ какую историю мне однажды рассказал молодой пилот в одном из отдаленных аэропортов МВЛ. Среднего роста, коренастый, в ладно подогнанной темно-синей форме, он любовно поглаживал свой зеленый легкокрылый трудягу-самолет. Чувствовалось, что никакая сила не сможет заставить его свернуть с раз и навсегда выбранного пути.

В. САМСОНОВ.

Баллада

О верности

тором по щенку. Юрию достался черно-белый. Собака ему была не нужна, но не захотелось оскорбить пастуха отказом, и он взял щенка. Со временем тот превратился в большого ладного пса: толстые лапы, хвост полемом, уши маленькие, заросшие шерстью, глаза желтые, раскосые. Назвали его Диком. Дик не любил тепло и поэтому почти все время проводил на улице. Иногда Юрий брал его с собой, когда случалось лететь куда-нибудь в глубинные районы.

— Полетим? — спрашивал в таких случаях Юрий. — Оленей посмотрим. — Дик хрипло тявкала, преданно глядел в глаза хозяина. По обыкновению северных собак, он почти не лаял и выражал свои чувства взглядом.

...Это был обычный рейс в глубинку. Предстояло облететь несколько стойбищ, оказать медицинскую помощь, сделать прививки. Решили начинать с дальнего поселка оленеводов. Доктор делал свое дело не торопясь, основательно, потому что было решено заночевать здесь. Но этот план нарушила срочная радиодиаграмма: нужно было немедленно перелететь в охотхозяйство, несколько домиков которого приютилось на берегу таежной речушки.

А на улице начиналась непогода.

прихватило. В ста метрах ничего не видно. Маленький самолет швыряло. Он подпрыгивал, накренился в стороны. Иногда проваливался. В наушниках стоял треск, шум. Как потом объяснят синоптики, в этом районе столкнулись два воздушных течения: теплое с юга и холодное с севера. Самолет крутануло так, что вырвало из рук штурвал, и Юрий еле-еле выровнял самолет перед самой землей. Машина кинула носом, зацепилась за низкорослую березу, пропахала глубокую борозду в снегу и остановилась. Стало непривычно тихо. Рация не работала. Сзади приглушенно стонал доктор. Во время удара самолета о землю его швырянуло в сторону, а нога оказалась зажатой сиденьем.

— Кажется, перелом, — сквозь зубы произнес он, когда Юрий добрался до него.

ЧЕРЕЗ несколько минут Юрий наложил ему на ногу шины, укрыл ватным брезентовым чехлом от мотора. Потом, тесно прижавшись друг к другу, два человека и собака просидели до утра, ожидая рассвета. Утром, изучив по

прямо в снег. Дик прижился к Юрию теплым пушистым мехом. Потом они поднимались и шли дальше. — Ничего, Дик, крепись, дружище, мы обязательно доберемся до жилья. Теперь уже недалеко, — подбадривал Юрий. Пес тихо хонько покусывал. Идти становилось все труднее. Они все чаще отдыхали, но с каждым разом Юрию было труднее подниматься. Хотелось еще чуть-чуть полежать, снег казался таким пушистым и теплым. Короткий день уже сменялся серыми сумерками, а конца пути не предвиделось.

— Придется пурговать, — сказал Дик Юрию через некоторое время, когда уже в двух шагах ничего нельзя было разглядеть. Он вырыл глубокую яму в снегу, завернулся в свою меховую куртку. Дик теплым комочком устроился рядом.

Сколько прошло времени, — Юрий не помнит. Очнувшись от дремотного забытья, когда сверху начал пробиваться серый свет. Начинаться новый день. И СНОВА они брели по снегу. Ориентиром была речка, по руслу



Крылатый микроавтобус

Я сделал шаг — и прямо с бетонной полосы аэродрома попал в почти домашний уют и тепло пассажирского салона.

— Располагайтесь, пожалуйста, где хотите, — предложил командир корабля летчик-испытатель Евгений Лахмостов. — Вы наш первый пассажир, поэтому все примеряйте, так сказать, на себя — кресла и отопление, гардероб и багажник.

По салону был разлит теплый, праздничный свет. Такой эффект создавали многослойные солнцезащитные фильтры апельсинового цвета на иллюминаторах. Воздушные винты, оказывается, уже набрали обороты, слышен был приглушенный, не раздражающий слух гул турбин. Легкий, рвущийся в небо Бе-32, казалось, с трудом сдерживал слитную мощь двух своих двигателей. Рассказывают, что на испытаниях пилоты отрывали самолет от

земли и выполняли весь рейс на одном моторе, ни разу не воспользовавшись вторым двигателем. С таким запасом надежности и «летучести», право же, можно забираться в самые глухие, отдаленные уголки страны.

Собственно, для регулярных полетов по таким трассам и создан этот самолет. За минувшее пятилетие на местных воздушных линиях была перевезена почти треть из 430 с лишним миллионов пассажиров Аэрофлота. Там до сих пор трудятся одномоторные Ан-2, которые ни по своей скорости, ни по комфорту не соответствуют требованиям наших дней. Однако безотказные «Аннушки» неприхотливы в обслуживании и нетребовательны к «земле»: садятся на грунт, снег, могут при случае обуть и поплашки...

Самолет — наследник Ан-2 — тоже должен все это уметь делать, только на

новом, более современном уровне...

Словно угадав эти мысли, один из членов экипажа протянул раскрытый проспект Бе-32. Самолет был там представлен в транспортном варианте. Пригодится он и медикам как летающая «скорая помощь», а также при патрулировании лесов и пастбищ, для разведки рыбы и поиска полезных ископаемых.

— Взлетаем! — раздался в салоне. Турбины подали свой голос громче, пилот отпустил тормоза, и самолет, сорвавшись с места, мягко помчался по полосе. Я только успел взгля-

нуть в иллюминатор, а мы были уже в воздухе, круто набирали высоту.

В раскрытую дверь пилотской кабины я увидел, что Евгений Лахмостов жестом приглашает пройти к нему и занять место второго летчика.

С наушниками и микрофоном я смог теперь слушать пояснения пилота:

— Обзор из кабины, как видите, хороший, работать в ней не утомительно. В воздухе Бе-32 устойчив, послушен, чутко и точно отвечает на любой маневр рулями — как говоритесь, летает сам, но под контролем пилота.

— Наверное, — продолжал Е. Лахмостов, — вы и сами без всякой подготовки смогли бы несколько минут удерживать Бе-32 в го-

ризонтальном полете на курсе. Машина «выправила» бы небольшие промахи пилотирования, есть у нее такое ценное качество...

Сквозь сизую дымку впереди зачернела посадочная полоса. Выпустив закрылки, убрав газ, мы медленно приближались к месту приземления. Еще ниже, еще... скорость все уменьшается, и вот шасси легко касаются полосы.

На обратном пути в Москву лоплю себя на том, что присматриваюсь к полянам и просекам по обеим сторонам шоссе — подойдут ли они для посадочных площадок под Бе-32! Отличный воздушный труженик получится из этой машины!

В. БЕЛИКОВ, спецкор. «Известий».

Новости

Авиаторы воспитывают смену

Николая Михайловича Зоткина в Курганском авиапредприятии знают не только как главного инженера АТБ, но и как руководителя клуба юных пилотов «Вертолет». Недавно Николай Михайлович участвовал во Всесоюзных педагогических чтениях «Совместная работа школы, семьи и общественности по коммунистическому воспитанию детей и молодежи», которые состоялись в конце марта в Киеве.

На заседании секции «Взаимодействие школы, семьи и общественности в патриотическом и интернациональном воспитании учащихся» с большим интересом был заслушан доклад Зоткина о том, как ведется патриотическое воспитание в курганском клубе «Вертолет», его выступление передавалось по Украинскому радио. От Министерства просвещения СССР Академии наук и ЦК союза работников просвещения, высшей школы и научных учреждений Николаю Михайловичу вручена Почетная грамота.

Л. ТИМОФЕЕВ, заместитель командира авиапредприятия по политико-воспитательной работе.

Славно поработаем и славно отдохнем

17 апреля работники Кольцовского Дома культуры, как и все авиаторы УрУ ГА, выйдут на коммунистический субботник в честь 106-й годовщины со дня рождения В. И. Ленина. Они благоустроят территорию вокруг ДК, сделают дорожки, клумбы, газоны, уберут мусор. А когда на город опустятся сумерки, они радужно встретят гостей большого праздничного вечера, который будет посвящен субботнику. Авиаторам покажут новый спектакль «Свадебный подарок», поставленный драматическим коллективом. Намечена большая программа аттракционов, игр, танцев в сопровождении вокально-инструментального ансамбля «Каменные цветы».

А. ШУЛИКА, директор ДК.

НАШ АДРЕС
И ТЕЛЕФОН:

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

Редактор
В. С. ГУРИН.

НС 17400. Заказ № 4229.