

Авиатор УРАЛА

ОРГАН УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

Решения
XXV съезда
КПСС —
В ЖИЗНЬ!

НОВОСТИ

1 ИЮНЯ АЭРОФЛОТ ПЕРЕШЕЛ НА НОВОЕ РАСПИСАНИЕ ДВИЖЕНИЯ САМОЛЕТОВ НА ВНУТРЕННИХ ЛИНИЯХ СТРАНЫ.

— В этом году нам предстоит перевезти более ста миллионов пассажиров, — сказал начальник управления организации перевозок Министерства гражданской авиации Б. Е. Полюков. — Особенно возрастает поток воздушных путешественников в период летних отпусков. Это

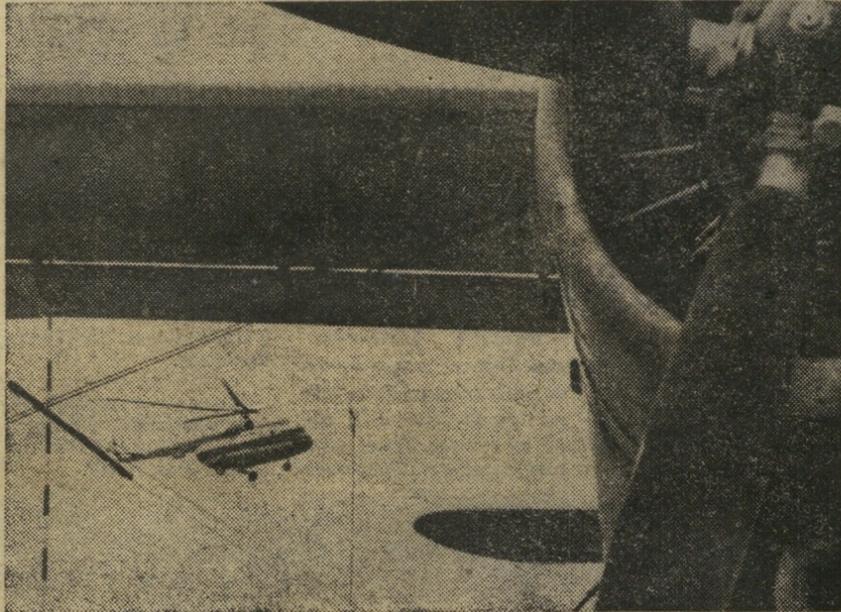
По новому расписанию

учтено в нашем новом расписании. Теперь ежедневно на внутренних линиях будет выполняться 3900 рейсов — почти на 400 больше, чем в прошлом году.

За счет увеличения количества рейсов Ил-62, Ту-154 и Ту-134 возрастет число предоставляемых пассажирам мест. На таких линиях, как Волгоград—Ереван, Москва—Надым, Сухуми—Одесса, Оренбург—Сочи, Горький—Львов, вместо небольших Як-40 и Ан-24 будет летать многоместный Ту-134. Более чем на 15 линиях современные воздушные лайнеры заменят «ветераны» Ил-18 и Ту-104.

Вводятся рейсы по 50 новым авиалиниям: Архангельск — Львов, Таллин — Волгоград, Кемерово — Краснодар, Владивосток — Симферополь и другим. В августе—сентябре значительно увеличится частота движения самолетов на трассах, связывающих курорты с крупнейшими центрами страны, вводятся дополнительные рейсы в города Сибири, Дальнего Востока и Крайнего Севера.

Работники Аэрофлота многое делают для улучшения обслуживания пассажиров и в воздухе, и на земле. Увеличивается количество касс по продаже билетов, вводятся в строй новые крупные аэровокзалы и гостиницы. Все шире применяется более простой метод оформления билетов и регистрации багажа.



* Будни ПАНХ В НЕБЕ И НА ЗЕМЛЕ

Этот день был самым обычным для маленького аэродрома рабочего поселка Сосьва на севере Свердловской области. Так же садились и взлетали Ан-2, выполняющие регулярные рейсы в Серов и Гари, Ликино и Андрушино... Так же то и дело приходил на заправку маленький Ми-2 санитарной авиации, изредка садился степенный Ми-8. С работой некоторых экипажей нашему корреспонденту довелось познакомиться.

Сосьва — не базовый аэродром для самолетов и вертолетов, выполняющих

задания по применению авиации в народном хозяйстве. Но во всей округе только здесь и еще в Ивделе могут заправляться Ми-2 и Ми-8. И еще одна особенность: только здесь экипажи могут получить горячий обед, на всех других аэродромах они ограничиваются бутербродами, взятыми с собой. Вот почему все дальние дороги и Ан-2 и вертолетов зачастую лежат через этот небольшой поселок. Аэродром Сосьвы может обеспечить ночлег экипажам в общежитии неподалеку от летного поля, а это так удобно,

если в рейс уходить с рассветом...

Ясно, что и требования к небольшому коллективу аэропорта предъявляются более жесткие, чем к тем, кто обеспечивает только взлет и посадку. И с этими требованиями коллектив справляется.

Наш рассказ сегодня об одном дне экипажей, поднявших в воздух свои машины с Сосьвинского аэропорта.

На снимках: командир Ми-2 Дмитрий Дмитриевич Дзех; Ми-8 идет на посадку.

Изучаем и пропагандируем материалы съезда

Большие и сложные задачи стоят перед работниками Аэрофлота. Авиаторам Коми управления гражданской авиации в десятой пятилетке предстоит выполнить большой объем авиационных перевозок и по обслуживанию народного хозяйства Коми республики. А успешное претворение их в жизнь во многом зависит от каждого человека: будь то инженер или техник, пилот или рабочий.

С первых дней работы съезда сотни политинформаторов, пропагандистов пришли в трудовые коллективы. Они разъясняли внешнюю и внутреннюю политику партии, основные направления развития народного хозяйства в пятилетке. В кружках комсомольского политического просвещения прошли занятия по изучению материалов XXV съезда КПСС.

На Всесоюзном комсомольском собрании «Решения XXV съезда КПСС — выполним!» комсомольцы и

молодежь Коми УГА горячо одобрили решения съезда. Выступая на собраниях, молодые авиаторы по-деловому и со знанием дела говорили о том, как лучше претворить в жизнь высокие социалистические обязательства первого года десятой пятилетки. Так было записано в решении комсомольского собрания Ухтинского авиапредприятия: «Развернуть в каждой комсомольской организации, комсомольско-молодежном коллективе соревнование комсомольцев и молодежи за почетное право подписать рапорт Ленинского комсомола ЦК КПСС к 60-летию Великого Октября под девизом «10-й пятилетке — все резервы повышения качества работы и производительности труда молодых авиаторов!».

В изучении материалов съезда важную роль призван сыграть ленинский урок «Партия — ум, честь и совесть нашей эпохи». Юноши и девушки анализируют выполнение своих задач по

дальнейшему повышению производительности труда, обеспечению высокой безопасности и регулярности полетов, улучшению обслуживания пассажиров, освоению новой авиационной техники, повышению эффективности и качества всей работы.



В целях широкой пропаганды материалов XXV съезда КПСС Коми УГА совместно с областным комитетом комсомола недавно был организован агитперелет по селам и поселкам Удорского, Ижемского, Усть-Цилемского районов. В составе группы были лекторы обкома ВЛКСМ, артисты ансамбля «Эжвинские зори». За время перелета дано 10 концертов, прочи-

тано 9 лекций с общим охватом более 1000 человек.

Задачам, которые встали перед комсомольцами и молодежью в связи с решениями XXV съезда КПСС, был посвящен состоявшийся на днях семинар секретарей комсомольских организаций Коми УГА с вопросом «Об улучшении работы комсомольских организаций в свете решений XXV съезда КПСС».

Перед слушателями выступили: главный экономист управления Н. А. Варнавацкий («Задачи комсомольских организаций по обеспечению выполнения государственного плана 1976 года и десятой пятилетки»), заведующая кабинетом политпросвещения В. И. Беркова, инструктор обкома ВЛКСМ А. В. Кропанев. Сотрудники Коми филиала Академии наук СССР В. М. Терехин и А. И. Цой прочитали лекции «XXV съезд КПСС о дальнейшем усилении коммунистического воспитания молодежи» и о международном положении.

Перед участниками семинара выступил начальник отдела по политико-воспитательной работе А. А. Шишин с вопросом «Задачи комсомольских организаций по дальнейшему усилению политико-воспитательной работы и укреплению дисциплины среди комсомольцев». В заключение семинара тов. Шишин ответил на вопросы секретарей комсомольских организаций.

По решению V пленума ЦК ВЛКСМ в 1976—1980 гг. в комсомольских организациях проводится Всесоюзный Ленинский зачет «Решения XXV съезда — в жизнь!». Его главное содержание состоит в активном привлечении юношей и девушек к сознательному и творческому выполнению решений XXV съезда КПСС, к выполнению ленинского завета «Учиться коммунизму».

В. БОЙКОВ, инструктор по политико-воспитательной работе Коми УГА.

В НЕБЕ И НА ЗЕМЛЕ



Ми-2 «ночует» в Серове. Но заправляться летит в Сосьву. Как правило, отсюда он летит в Гари. Гаринский район — самый сложный. Почти всю его территорию покрывают болота, проходимые только в зимнюю пору. Среди этой глухомани за десятки километров друг от друга расположились маленькие деревушки, имеющие очень часто только фельдшера. И если человек попал в беду, помощь может прийти вовремя только с воздуха.

В этот день с утра Дмитрий Дмитриевич Дзех доставил в отдаленное село бригаду, обеспечивающую взятие донорской крови, после заправки вновь полетел в Гари и доставил врача областной детской больницы Крученевскую в Андриюшино. Отсюда его путь лежал к Круторечке. Здесь

один из рабочих сломал руку.

Когда после разлива болот и тайги полетел к районному центру Гари, он кажется столицей, которая может все. Но и местные врачи не всеисильны. Преклонных лет охотник нашел на себе клеща. Ему с каждым днем становилось все хуже. И его Ми-2 взял на борт, доставил в Серов.

Д. Д. Дзех уже вылетал положенные часы. Но в гостиницу не поехал. В любую минуту может прийти радиограмма. И тогда снова в полет!

А. НАГИБИН.

НА СНИМКАХ: в Андриюшино начальник отдела перевозок Уктусского авиапредприятия Н. А. Шишкин беседует с врачом областной больницы Н. Ю. Крученевской. Пожилого охотника встретила в Серове «скорая помощь». Фото автора.

Ленинский урок

НОВОСТИ

Ленинский урок по теме «Партия — ум, честь и совесть нашей эпохи» прошел во всех службах Уктусского авиапредприятия. Самым организованным и интересным он получился в летном подразделении. Перед молодыми

авиаторами выступил ветеран Аэрофлота, умелый наставник молодежи Ефим Захарович Стешин. Он поделился воспоминаниями о развитии гражданской авиации, рассказал о том энтузиазме, с

которым комсомольцы его поколения осваивали новую технику.

Николай Харитонов, секретарь комсомольской организации летного коллектива, отчитался о том, как участвуют комсомольцы в выполнении производственных планов, принятые молодыми пилотами на Всесоюзном комсомольском собрании, проходившем в январе.

Выступление передовика производства командира самолета Ан-2 Б. Р. Мосюкова о слагаемых успеха в работе нацелило комсомольцев на борьбу за повышение эффективности полетов, экономию и бережливость в расходовании горючего, эксплуатации техники.

М. КОСОВА,
секретарь комитета комсомола авиапредприятия.

Тридцатилетний юбилей

11 июня 1946 года пришел в летное подразделение Кольцово Иван Алексеевич Горский. За его плечами была война, боевые награды. Теперь предстояло летать в мирном небе.

Шли годы, вернее, как сказал бы летчик, — они летели. И вот — тридцатилетний юбилей работы в одном коллективе. Безупречной, щедрой работы.

Труд командира корабля Ил-18 ударника коммунистического труда Горского отмечен медалью «За трудовую доблесть», орденом «Знак Почета». Ему присвоено почетное звание «Отличник Аэрофлота».

Немало классных летчиков воспитал за это время Иван Алексеевич, выполняя обязанности нештатного пилота-инструктора. Сегодня на работе товарищи по работе тепло поздравили юбиляра, пожелали ему здоровья и успехов. Командование Кольцовского авиапредприятия наградило И. А. Горского Почетной грамотой и ценным подарком.

ВТОРОЙ ТУР АВИАХИМРАБОТ

С середины июня начинается второй тур работ на колхозных и совхозных полях малая авиация Курганского авиапредприятия. Авиахимикам предстоит с воздуха вести борьбу с сорняками.

12 экипажей добросовестно готовятся к работам в нелегких условиях. Как известно, авиахимия — самый сложный вид работ. В коллективе проведены дополнительные занятия, на которых подвергся тщательному анализу прошлый сезон, его ошибки и недочеты в технологии полетов, организации труда в поле.

Конкурс детского рисунка на асфальте был проведен в поселке авиаторов Челябинска. Пятьдесят русских, светлых, черноволосых ребячьих головок склонились над отведенными им квадратами асфальта. Диковинные цветы и жар-птицы, смешные домики и человечки, желтые, красные солдаты и, конечно же, самолеты появляются из-под цветных мелков юных художников.

В конкурсе принимали участие две группы:

Проигравших не было

дошколята и ребята постарше.

Устроители конкурса — работники Дома культуры авиаторов тщательно продумали церемонию награждения. Объявить победителя и вручить призы за первое, второе и третье место? Пожалуй, в группе дошколят проигравшие поднимут рев. И тогда решили: проигравших не будет. Было закуплено игрушек на 70 рублей, и ребятам предоставили право самим выбрать себе награду. Первыми выбрали себе призы авторы лучших рисунков.

Сейчас у лауреата многих районных и городских конкурсов — хора Челябинского Дома культуры авиаторов — горячая пора: концерты в клубах, дворах культуры, на городских площадках, в парках. Недавно на районном смотре коллектив художественной самодеятельности ДК получил первое место.

На снимке: вокальный ансамбль хора. Фото Б. Белодубровского.

Опергруппа готова к рейдам

В комсомольском оперативном отряде Челябинского аэропорта выделена специальная оперативная группа для рейдов по проверке такси. Ее возглавил недавний выпускник Рижского Краснознаменного института инженеров гражданской авиации имени Ленинского комсомола инженер АТБ Константин Меженкин. У него большой опыт работы, полученный еще в институтском оперотряде. После инструктажей комсомольцам вручены удостоверения общественных контролеров. Райком комсомола решил в ближайшее время выделить для оперотряда авиаторов две поративные рации.

День открытых дверей

Недавно в Челябинском аэропорту проводился день открытых дверей. Здесь встречали выпускников школ и парней, отслуживших в армии. Их познакомили с работой летного подразделения, авиационно-технической базы и других ведущих служб предприятия. Перед ребятами выступали ветераны и специалисты, они говорили о романтике, специфике и трудностях авиационной работы. В этот день мальчишки-выпускники, да и люди постарше впервые увидели рабочее место пилота. Многие из них решили подать заявления в авиационные училища.

«Рожденный ползать летать не должен», — подумал я, узнав, что мне предстоит летать в одном самолете с... бульдозером. На грузовой площадке стоял С-100 с массивным стальным ножом и зубастыми гусеницами. Стоя на взлетной полосе Магаданского аэропорта, я думал, что где-нибудь в средней полосе России эту двенадцатитонную громадину попросту погрузили бы на железнодорожную платформу и отправили куда надо. Но здесь этот способ не годился: железных дорог в Магаданской области нет. Есть колымчане, которые ни разу в жизни не видели поезда.

Лететь с бульдозером предстояло две тысячи километров. Это расстояние он своим ходом мог бы покрыть только за полтора-два месяца. А нужен бульдозер был Билибинскому горно-обогатительному комбинату немедленно. Только самолет мог справиться с этой задачей вовремя.

До отлета оставалось некоторое время, и я рассматривал грузы, приготовленные для отправки по воздуху. В большом дворе стояли огромные контейнеры, металлические бочки с горючим, вездеходы, самосвалы, чугунные котлы, лежали трубы, доски, мешки. Любопытные разглядывали лошадей, стоявших в специальных «авиастойлах». Рядом стояли клетки с цыплятами.

— Кем только не станешь на нашей работе, — кормя цыплят, поделился старший диспетчер по загрузке Николай Фомич Мазенкин. — То целое стадо баранов отправляем на новые пастбища и становимся чабанами, то ульи с пчелами везем — становимся пасечниками, то белым медведям переезжать помогаем — нужно быть укротителем. А недавно доставляли горнякам Чукотки пятидесяти-

В полете — срочный груз

тонные тракторы. Но Ан-12 такое не под силу. Пришлось стать слесарями: разбирали их на части.

Мы вышли на летное поле. Начинаясь погрузка бульдозера. К широко распахнутому грузовому люку Ан-12 была прикреплена наклонная стальная эстакада, по которой трактор должен был вползти в брюхо самолета. Все в порядке, можно начинать. За рычаги сел грузчик Кирилл (многие грузчики здесь имеют права трактористов и шоферов I класса). Загнать трактор по наклонному металлическому помосту оказалось не так просто. Гусеницы скользили на малой скорости, а зев лю-

* Репортаж

ка позволял заехать в него только впритирку к стенкам. И все же через десять минут бульдозер стоял в самолете, как в обыкновенном гараже. Только этот гараж должен был взлетать, крениться на поворотах, приземляться — и бульдозер требовалось укрепить. Восемь стальных тросов в пять минут намертво притянули бульдозер к крепежным крюкам грузовой кабины.

Этот самолет, по моему, вполне мог вместить еще один бульдозер. Но жителям Чукотки пужна не только техника. Поэто-

му в последний момент к бульдозеру добавили несколько полированных шкафов и кресел, а также тюки с мануфактурой. Для пассажиров места уже не осталось, и мне пришлось лететь следующим «грузовиком» с трубами для буровиков. Этот груз, оказывается, еще более неудобен для воздушной транспортировки, чем монолитный бульдозер. Но экипаж под командованием А. Е. Турбина провёл рейс без сучка и задоринки. Даже чай, стоявший передо мной на столике, не расплескался.

А. СЕМЕНОВ.
Магадан — мыс Шмидта.



НАШ АДРЕС
И ТЕЛЕФОН:

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

Редактор В. С. ГУРИН.

НС 16188. Заказ № 5339.