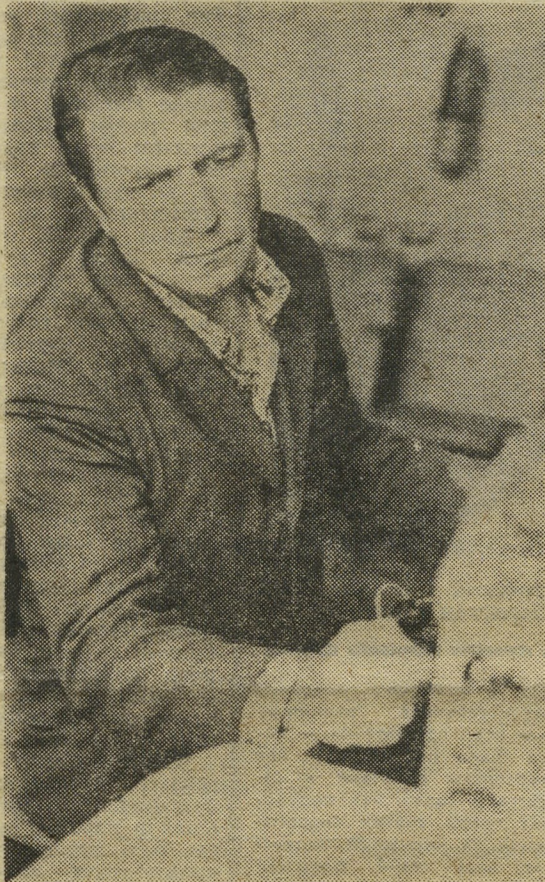


Авиатор УРАЛА

ОРГАН УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ
И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

Решения
XXV съезда
К П С С —
В ЖИЗНЬ!

Доски почета



- * За строкой сообразительств * Приближается юбилей Ту-104
- * Открыта спартакиада УрУ ГА * Время летних отпусков
- * Мужество пилотессы

**СЕГОДНЯ
В НОМЕРЕ**

«За достижение наивысших показателей в выполнении производственного плана и социалистических обязательств наградить почетным выпелом Министерства гражданской авиации и присвоить звание «Лучший экипаж применения авиации в народном хозяйстве» экипажу вертолета Ми-8, командир вертолета Кутков Г. И.»

(Из приказа министра гражданской авиации).

ТАКОВ итог почти двадцатилетней летной работы пилота второго класса Уктусского авиапредприятия коммуниста Геннадия Ивановича Куткова, проведшего в воздухе 10 600 часов. Много это или мало? Почти 15 месяцев — больше года непрерывного пребывания в воздухе! Вдумайтесь в эту цифру. Все было на его жизненном пути: и радость первого полета, и горечь ошибок, и возмущение, и, наконец, заслуженное признание.

Небо! Чистое и голубое, бескрайнее и прекрасное, оно притягивает к себе сердца. Строгое и

суровое, оно делает мужественными и сильными людей, которые не мыслят жизни без него. Работу летчика часто видят в романтике при-

прежде чем почувствуешь себя причастным, приятным,носящим по праву имя летчика», — сказал в свое время заслуженный летчик-испытатель

ЗАСЛУЖЕННОЕ ПРИЗНАНИЕ

Рассказы о коммунистах

лючений, опасных переполетов, а она — в столкновении романтики с прозой. Труден хлеб пилота. Не каждый может быть пилотом. «В авиации остаются только романтики и энтузиасты. Ведь авиация — это адская работа. Нужно пройти все семь кругов ада,

Герой Советского Союза В. С. Ильющин. Поиски своего места в жизни. Как люди выбирают профессию? Иногда тянутся к ней с малолетства, иногда идут долго, через годы. Геннадий о небе мечтал с детства. Любил он, лежа где-нибудь на лугу, смотреть в

небо — высокое-высокое, голубое-голубое. И в него, оставляя белую ленту инверсии, ввинчивается самолет. Долго провожает его глазами малыш, пока не скроется самолет в белесой глубине.

После седьмого класса Геннадий поступает в спецшколу военно-воздушных сил, после окончания которой его зачисляют в летное училище. Геннадий хотел стать военным летчиком, но жизнь распорядилась по-своему. В год выпуска училища началось сокращение вооруженных сил, и Кутков, не успев как следует привыкнуть к погонам лейтенанта, увольняется из армии. В этот же год Геннадий поступает на спецкурс летного училища гражданской авиации. Через год он надевает форму пилота гражданской авиации.

Началась летная работа. Полеты, полеты... Утром, днем, вечером. Геннадий Кутков летает на воздушных трассах Урала. Через некоторое время ему до мельчайших подробностей становятся знакомы деревни и поселки, над которыми проходят его воздушные дороги. И все чаще и чаще на его пути начинают

(Окончание на 3 стр.).

Ждут хорошего урожая

В нашей газете было короткое сообщение о том, что пять экипажей авиахимиков Уктуса вылетели на работу в Казахстан. И вот 3 июля экипажи вернулись домой, в Уктус, налетав над полями Казахстана 400 приведенных часов и «прополов» с помощью эфира, аминных солей 43 тысячи гектаров пшеницы. Результатами своей работы авиахимики остались довольны, в актах, составленных руководителями хозяйств, их работа оценена как хорошая, с полным соблюдением технологии обработки. Персональную благодарность от директора Тарангульского совхоза получил командир самолета Ан-2 пилот 1 класса Владимир Ефремов. Остальные четыре экипажа — Г. В. Казакова, Ю. Н. Полепишина, В. Е. Бердюгина и В. К. Макурова — тоже потрудились добросовестно, в полной мере проявив накопленный ранее опыт. Среди авиатехников высокую оценку экипажей получил техник-бригадир Константин Абрамов, отличный специалист, надежный товарищ.

Георгий Яковлевич Чистяков — старший инженер РЭМ Пермского авиапредприятия. Это один из ветеранов аэропорта. Пришел в 1949 году электриком, вырос до старшего инженера.

Георгий Яковлевич Чистяков — отличник Аэрофлота, победитель социалистического соревнования 1975 года.

Фото А. НАГИБИНА.

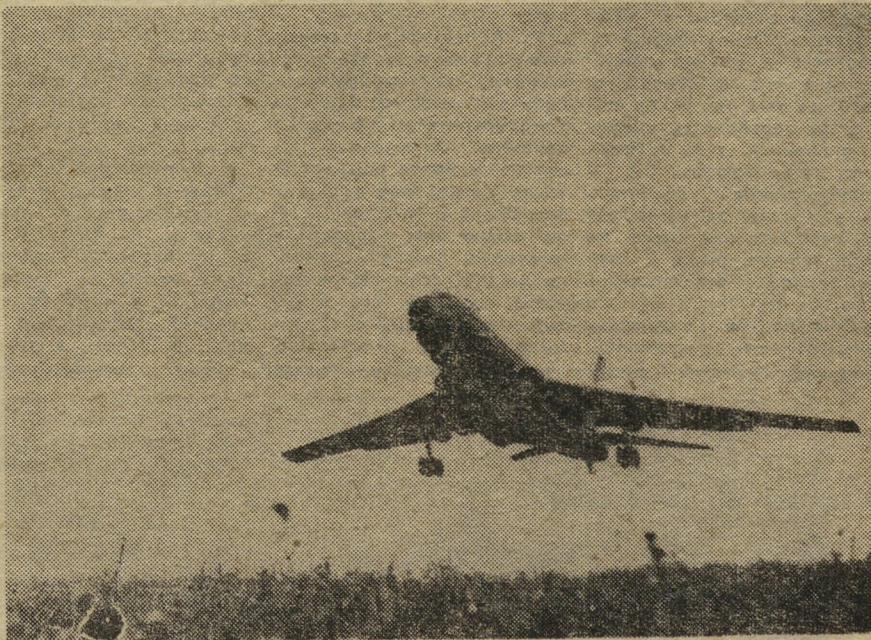
Этапы большого пути

Самолет Ту-104 впервые приземлился в аэропорту Кольцово в 1956 году. В первый год его эксплуатации было отправлено 29 100 пассажиров, 600 тонн почты, 7300 тонн грузов. Насколько возрос объем перевозок, можно судить, сравнив эти данные с показателями, планируемыми на 1976 год. В 1976 году будет отправлено 1410 тысяч человек, 37 540 тонн грузов, 5720 тонн почты.

Сейчас Свердловск связан авиалиниями почти с 90 городами Советского Союза.

В аэропорту Кольцово продолжают успешно трудиться те, кто в числе первых авиаторов обслуживал этот тип самолета. В их числе — авиатехники-бригадиры Федор Семенович Воробьев и Алексей Андрианович Кошелев, заместитель начальника аэропорта по движению Василий Михайлович Мартюшев, старший диспетчер ДПП Александр Яковлевич Берсенов, начальник смены отдела перевозок Мария Елисеевна Кужарова, диспетчер почтово-грузовой службы Галина Сергеевна Маркова.

* К 20-летию выхода на авиалинии первого пассажирского реактивного самолета Ту-104



* В сентябре 1976 года исполнится 20 лет эксплуатации этого самолета в Аэрофлоте

* Навстречу Дню Воздушного Флота СССР

КРУПНЕ И ШАЯ воздушная гавань столицы — Домодедово — 25 июня стала местом показа новинок отечественного самолетостроения. Представители посольств иностранных государств, работники зарубежных фирм и авиакомпаний, журналисты были приглашены познакомиться с транспортным воздушным кораблем Ил-76, реактивным лайнером трасс средней дальности Як-42 и специальным самолетом для аэрофотосъемки Ан-30.

Демонстрация этой техники была организована управлением протокольной службы Министерства внешней торговли СССР, всесоюзным объединением «Авиаэкспорт» и объединением «Авиазагранпоставка». Сотрудники организаций, создавших новые модели машин, ответили на вопросы гостей.

На пресс-конференции, состоявшейся в Домодедове, выступил председатель всесоюзного объединения «Авиаэкспорт» В. Студеникин. Он при-

вел много интересных фактов, характеризующих деятельность этой организации — монопольного экспорта гражданской авиатехники из Советского Союза.

кресел в салоне, два «собственных» — встроенных трапа, крейсерская скорость свыше 800 километров в час, дальность маршрутов до двух тысяч километров. По-

парапютов различных систем, от всевозможных двигателей до точнейших радиоприборов — обширна экспортная программа всесоюзного объединения. Более трех ты-

нистерства гражданской авиации «Авиаэкспорт» организует обучение летчиков, инженеров и работников других профессий для стран, где воздушные перевозки осуществляются на советских самолетах.

«Авиаэкспорт» — постоянный участник крупнейших международных авиационных салонов и выставок. Ежегодно всесоюзное объединение проводит демонстрационные полеты советских машин более чем в сорока странах.

В. БЕЛИКОВ.

Взлетная полоса авиаэкспорта

«Воздушный картограф» Ан-30 — самолет чистого неба. Для работы его совершенных фотокамер нужна хорошая погода, тогда за час полета можно получить высококачественные снимки территории площадью 5 тысяч квадратных километров. Запас топлива у этого самолета позволяет находиться в воздухе непрерывно пять часов. На борту имеется даже светонепроницаемое помещение для перезарядки кассет пленкой.

Як-42: 120 комфортабельных пассажирских

кресел в салоне, два «собственных» — встроенных трапа, крейсерская скорость свыше 800 километров в час, дальность маршрутов до двух тысяч километров. По-

добно своему собрату — микролайнеру Як-40 эта машина неприхотлива, проста в обслуживании, может выполнять рейсы в сложных погодных условиях.

От межконтинентального лайнера Ил-62 до

Грузовоз, способный доставить 40 тонн за рейс со скоростью 850 километров в час, — таков Ил-76. Свою высокую экономичность и надежность самолет уже доказал в суровых условиях Западной Сибири, где обслуживал нефтяные разработки.

Учебных заведений Ми-



АЭРОФЛОТ АEROFLOT

СССР

АВИАЦИЯ — одно из удивительных свершений нашего века. Даже сейчас смена моделей воздушных лайнеров — событие. Что же говорить о той поре, когда к авиации пришли первые настоящие успехи? Это было примерно полвека назад, именно тогда в сознании миллионов авиация превратилась в символ времени, стремительного, ошеломляющего открытия.

Об авиаторах, творцах авиации написаны сотни книг, и внимание к ним, пожалуй, не ослабевало на протяжении этих пятидесяти лет. Но так драматична, так богата событиями короткая история авиации, что тема эта кажется неисчерпаемой и каждая новая книга, каждая публикация встречается всякий раз с огромным интересом.

Книга М. Арлазорова «Конструкторы» продолжает необъявленную серию очерков об авиаконструкторах. Прочтите ее, и вы узнаете героев М. Арлазорова и, наверно, скажете вслед за автором: «Я люблю этих людей». Люблю за дерзость и ум, за стремление и умение сделать то, чего до них не делал никто, за способность видеть в кромешной тьме и находить путь, казалось бы, в непроходимых джунглях, за честность, за мужество, с которыми они берут на себя тяжесть риска и груз безмерной ответственности.

Конечно, в отдельных очерках не расскажешь

всю жизнь своих героев, да автор и не стремится к этому. Своей задачей он считает увидеть и передать самое характерное, главное в тех, о ком рассказывает. И это ему удается. В каждом очерке предстает ни на кого не похожая личность, яркая индивидуальность. И тем не менее всех их роднит нечто общее, оно-то и позволяет объединить их. И дело не только в общей профессии. Дело в тех человеческих качествах, бла-

германские пикировщики. У нас таких самолетов не было. Начать проектирование? Но это заняло бы годы. Какой же выход? Видоизменить уже готовую модель. Именно такое задание — переделать высотный истребитель «100» в пикирующий бомбардировщик — получил в 1939 году В. М. Петляков. Ровно два месяца работы по шестнадцать часов в сутки — и чертежи «ПЕ-2» поступили на серийное производство.

За дерзость и ум

ПОИСКИ

ОТКРЫТИЯ

годаря которым они становились главными, генеральными авиаконструкторами. Всю жизнь они творили небывалое и боролись, отстаивая этому небывалому праву на существование. Это подлинные творцы и бесстрашные воины.

Ведь авиаконструкторы ведут сражения не только со стихиями, но и с отсталыми представлениями.

М. Арлазоров показывает своих героев в самых сложных ситуациях, которые выпали им на долю. В них-то ярче всего и раскрывается характер. А ситуаций таких было более чем достаточно и в мирное время, и тем более в военное. Кстати, война для авиаконструкторов началась задолго до 1941 года. Например, было известно, что в бушевавших в Европе сражениях активно участвовали

Но самые тяжелые испытания начались, когда война подошла к нашим границам. Сделать просто хороший самолет было недостаточно. Ведь если вражеская машина имела хотя бы в одном показателе — вооружении, потопке полета, маневренности, скорости, удобстве обзора для экипажа и т. д. — серьезное преимущество, советские летчики обречены.

«...Я знаю, что бы там ни придумал немец, я обязан придумать еще лучше», — писал С. А. Лавочкин. И он придумывал: сначала за один месяц он превратил «ЛАГГ-1» в «ЛАГГ-3» с удвоенной дальностью полета. А потом, в трудных

Почетный ветеран Аэрофлота самолет Ли-2 на «вечной стоянке» в Пермском аэропорту.

условиях эвакуации на восток, С. А. Лавочкин проанализировал все недостатки «ЛАГГ-3», вскрывшиеся в боях, и занялся их устранением. Очень скоро авиазаводы, не останавливая конвейера, перешли к выпуску модерни-

ках, а комиссия требовала пунктуального выполнения всей программы — надо было посмотреть, как вертолеты взлетают и садятся в горах, как перевозят грузы внутри фюзеляжа и на наружной подвеске, наш Ми-4 одержал победу над прославленными вертолетами Сикорского, победу, которая прославила коллектив М. Л. Миля на весь мир. Победа! Прекрасно! И конструкторы принялись за новую работу — Ми-6, потом Ми-10, и наконец, ими был создан удомомерительный гигант В-12, поднимающий 40 тонн груза!

Трудолюбие — эта черта не требует специального упоминания. Конечно же, все, о ком говорится в книге, — труженики, призванные «ложиться далеко за полночь и вставать на рассвете, да не один день в году, а по меньшей мере триста». Иначе они просто не были бы творцами, берущимися за новые, неслыханные задачи, и бойцами, способными отстаивать свою правоту. Иначе они не смогли бы стать авиаконструкторами — людьми, которыми мы восхищаемся и о которых написал живую, увлекательную книгу М. Арлазоров.

А. ВОЙСКУНСКИЙ.

Семинары пропагандистов — на производстве

Во всех предприятиях прошли партийные собрания, на которых были подведены итоги учебы в сети политического и экономического образования. Прошло такое собрание и в Ижевском предприятии. Работало здесь 25 кружков. Большинство слушателей изучило программу в полном объеме. Особенно хорошо в этом году поработали кружки пропагандистов Балаева, Сатрапинского, Кожевникова, Зянкина.

Но были в организации учебы и существенные упущения. Так, партийный комитет взял на себя организацию кружков, подбор пропагандистов, а также контроль за ходом учебы. Поэтому цеховые бюро невольно оказались в стороне, не чувствовали ответственности за состояние дел. В будущем году нужно учесть этот просчет и больше требовать с коммунистов, возглавляющих партийные группы на местах. И еще. Почти все семинары пропагандистов проходили в Доме политпросвещения и лишь несколько раз — на производстве. В будущем нужно такие семинары чаще проводить в предприятиях. Плохо был налажен и обмен опытом работы пропагандистов. В неполном объеме проведены занятия в АТБ, необоснованно объединяли два кружка в один в службе САХ. Чтобы избежать подобных просчетов в будущем, к началу июля в партком должны быть представлены предложения по формированию школ, а в сентябре в предприятии будет проведен семинар по обмену опытом работы.

Б. КОЗЛОВ,
секретарь парткома.

САМЫЙ СЕВЕРНЫЙ ГОРОД НА УРАЛЬСКОМ ХРЕБТЕ — ВОРКУТА... НО ЕЕ «УЛИЦЫ» ПРОТЯНУЛИСЬ ЕЩЕ СЕВЕРНЕЕ — В ХРЕБТЫ ПОЛЯРНОГО УРАЛА, КУДА ПОИСК И АВИАЦИЯ ПРИВЕЛИ ДЕСЯТКИ ПАРТИЙ ГЕОЛОГОВ, ПРОДОЛЖАЮЩ ИХ ИНТЕНСИВНЫЕ ПОИСКИ ИСКОПАЕМЫХ.

Фото В. Алексева.





Каждое утро отправляются в полет самолеты и вертолеты. Пятьдесят лет провожает их взглядом Николай Семенович Колобков — техник-электрик УПП АТБ Уктусского авиапредприятия. Давно мог бы быть на

заслуженном отдыхе ветеран. Но он о пенсии и не помышляет. Громадный опыт помогает ему в об-

разцовом состоянии содержать аппаратуру и оборудование. Мы желаем вам, Нико-

лай Семенович, долгих лет жизни и крепкого здоровья!

На снимках: вертолеты готовят в полет; никак не дашь семьдесят лет Николаю Семеновичу Колобкову!

Фото А. Нагибина.

(Оконч. Нач. на 1 стр.).

встречаться неуклюжие на вид, винтокрылые вертолеты. Вертолеты начинают конкурировать с легкомоторной авиацией. Небольшие грунтовые аэродромы нужны маленьким Ан-2, а вертолетам и их не требуется. В самые труднодоступные места забираются винтокрылые работяги, обслуживают нефтяников, перевозят геологов, доставляют врачей. Геннадий не мог точно сказать, почему ему понравились эти мало напоминающие самолеты аппараты.

Он просит командование авиапредприятия послать его переучиться на вертолет и добывается своего. Кое-кто из друзей удивлялся, говорил, что вертолет для летчика — это шаг назад. Но у Геннадия на этот счет было свое мнение. Вертолет — это летательный аппарат, сложный в производстве и в технике пилотирования. Американский астронавт Армстронг, первый человек, ступивший на Луну, сказал о вертолете так: «Самый сложный в моей подготовке к высадке на Луну были полеты по овладению вертолетом...» Кутков успешно осваивает сперва один тип вертолета, потом другой, более сложный.

1965 год становится роковым для него. Может быть, по неопытности, а может потому, что все годы его летная работа проходила легко и гладко, но летом 1965 года Геннадий допускает халатность. Не проверив груз, он перегрузил вертолет, а при взлете проявил растерянность. А небо ошибок не прощает, не терпит халатности. В протоколе происшествия было записано: «...Избранный Кутковым способ взлета без использования воздушной подушки был не лучшим». Мощности двигателя не хватило, вертолет лопастями несущего винта задел землю и лег на бок. В

конечном счете все обошлось благополучно, но от летной работы Куткова освободили. Законы авиации строги — иначе нельзя.

Слабые духом в таких случаях покидают поле боя, идут по пути наименьшего сопротивления. Геннадий не ушел из авиации. Не мог уйти. Не мог изменить своей

Вертолет делал свой обычный полет. Все шло нормально. И вдруг стрелки приборов, контролирующих работу одного из двигателей, внезапно сошли со своих законных мест и поползли все ближе и ближе к тревожным красным меткам на циферблатах. Потом в кабине появился дым. Пожар! Приведена в дейст-

мандир вертолета воспитал себе достойную смену. На его, счету пять введенных в строй молодых вертолетчиков. Один из них — его недавний второй пилот Владимир Пузиков. Сейчас он стал командиром вертолета Ми-8, переняв богатый опыт своего наставника. Рабочий парень из Подмосковья Владимир Пу-

Заслуженное признание

* Рассказы о коммунистах

мечте. Он согласен пойти на любую работу, лишь бы остаться в аэропорту. С радостью соглашается на работу авиатехником и работает с душой, честно. Через полгода Геннадий заслуживает утраченное доверие и его восстанавливают на летной работе. И снова он начинает с маленького самолета Ан-2, снова внизу под крылом знакомые холмы, долины, леса, деревни, снова вертлявит внизу речка узенькой стечкой.

Хороший полет — это искусство. Просто утюжить небо — дело не мудреное. Геннадий постоянно работает над собой, постоянно тренируется. Уж очень хорошо он запомнил слова одного своего командира о том, что на земле летчик знает на «пять», а в воздухе особенно в критической ситуации, только на «три». Именно поэтому он отработывает свои действия до автоматизма. Слово решив испытать его еще раз, жизнь устаревает Геннадия новую проверку на прочность. «Это случилось в ясный, полный солнца день. Синяя чаша неба отмыта отшумевшими дождями.

вие противопожарная система...

Если вам будут говорить, что двигатель вертолета стал задыхаться и из него вырвалось пламя, а пилоты оставались спокойными, — не верьте. Инстинкт самосохранения — естественное чувство человека. Людей равнодушных к грозящей опасности нет. Но опытный, волевой человек приобретает прочный навык загонять сознание опасности в глубину своей психики, и поэтому оно не мешает ему действовать быстро, ловко, четко и не хуже, чем в обычной, спокойной обстановке. В общем, как потом будет отмечено в приказе, «четкие и умелые действия экипажа предотвратили беду». И конечно, немалая заслуга в этом была командира вертолета Геннадия Ивановича Куткова. И снова полеты, полеты...

Винтокрылый труженик Ми-8 Куткова многие годы безотказно доставляет в сибирскую тайгу буровое оборудование, укладывает трубы газовых магистралей, тушит лесные пожары, доставляет снаряжение геологам. За эти годы ко-

зиков всю жизнь тянулся к авиации, но попал туда не сразу. Сперва работал слесарем на заводе, а по вечерам бегал в аэроклуб. Нелегко приходилось, но все выдержал паренек ради того, чтобы летать.

А Геннадий Иванович Кутков учит нового второго пилота. Много достиг Геннадий Иванович, и командование воздает ему должное. В его учетной карточке — более двух десятков поощрений. Коммунисты оказали ему доверие, избрав заместителем секретаря партийной организации. Он ударник 9-й пятилетки, победитель социалистического соревнования. И вот приказ министра гражданской авиации подвел итог его работе в 9-й пятилетке: «...присвоить экипажу вертолета Ми-8 Куткова Г. И. звание: «Лучший экипаж применения авиации в народном хозяйстве».

А впереди еще много полетов. И каждый по-своему нов и интересен, каждый нужен людям, каждый как испытание мужества.

В. САМСОНОВ.
(Наш внеш. корр.)
Г. Свердловск.

* За строкой сообразительств

В АТБ Кировского авиапредприятия особое внимание уделяют одному из главных принципов социализма — гласности. Здесь понимают, что регулярное и изрядное отражение хода соревнования — уже половина успеха.

В Кировской авиационно-технической базе две группы соревнующихся на восьми участках. Скажем, по I группе участок текущего ремонта самолетов Ан-2 сравнивает достигнутые результаты с УТР самолетов Ан-24 и Як-40, участок оперативного обслуживания

не на должном уровне. Некоторые пункты обязательств выполняются успешно. Например, коэффициент готовности техники в АТХ 88 процентов (в плане 85), уже внедрено пять рацпредложений хода соревнования — уже половина успеха за год внести 9, из них внедрить в производство 6). Благодаря недавно внедренной выдвинутой стреле для кабеля АПА-35 кабель перестал рваться, стало удобнее работать.

Ежеквартально в службе вывешивают фамилии лучших по профессии. Однако соревнование между брига-

РАСЧЕТЫ И ПРОСЧЕТЫ

самолетов Ан-2, вертолетов Ми-1 и Ми-2 — с перронной бригадой оперативного обслуживания, а цех А и РЭО — со всеми перечисленными.

И надо сказать, результаты неплохие. Кировчане обязались повысить производительность труда на 1,5% сверх плана за счет улучшения его организации, повышения культуры производства, внедрения системы бездефектного технического обслуживания самолетов. И свое слово держат. В обязательствах записано: обеспечить исправность самолетно-моторного парка на 83%. Обеспечено 86,9%. По типам самолетов это выглядит так: Ан-24 — 75,1% (при плане 85), Як-40 — 76,3 (план — 80), Ан-2 — 90,2 (план — 85), Ми-1 и Ми-2 соответственно 84 и 99,1% (при плане 80 и 65). Уже внесено более 20 рацпредложений (на год их намечено 45). Успешно освоена эксплуатация вертолета Ми-2.

По итогам пяти месяцев по АТБ обслуживаемые самолеты в приведенных единицах составляют 101,9%. Разработаны и внедрены целый комплекс мер по борьбе за качество. Ведется борьба за то, чтобы путем высококачественного технического обслуживания, своевременной подготовки самолетно-моторного парка к полетам и подготовки резервных самолетов исключить задержки самолетов по вине личного состава.

Обеспечить налет каждому типу самолетов сверх плана на 5,5%, как это записано в обязательствах, не удалось по объективным причинам: нехватка летного состава на Ан-2. В то же время по самолету Як-40 эти обязательства перевыполнены. Необходимо отметить, что пора бы увеличить месячный премиальный фонд по соревнованию в службе. Уже несколько лет он неизменен (150 рублей), а ведь база и ее штат за это время значительно выросли.

Ознакомившись с положением дел в авиационном хозяйстве аэропорта, приходится отмечать, что соревнование здесь

дамы срывается. Прямо на доске отмечено, что в январе, феврале и марте не присуждены места из-за невыполнения условий социалистического соревнования. За апрель — первое место у 2-й бригады, за май ничего не отмечено, хотя, как уверяет председатель цехкома профсоюза Анатолий Петрович Коврижных, итоги подведены. О том, как выполняются такие пункты обязательств, как повышение производительности труда, экономия ГСМ, выполнение плана по доходам и другие, в службе узнают только в конце года.

Поразительна и неосведомленность в вопросах соревнования председателя профкома службы управления воздушным движением А. П. Лисина. Как обстоят дела с повышением классности диспетчеров, как подсчитывается экономия электроэнергии и топлива на воздушных судах за счет использования схем захода на посадку по кратчайшему пути? Неизвестно. А ведь УВД — служба коммунистического труда и взяла обязательство подтвердить это звание.

В целом по предприятию план по всем основным показателям не выполняется. Встречный — тем более. В летном подразделении самолетов Як-40 и Ан-24 объем авиаперевозок за 5 месяцев составил 13,3 тыс. условных ткм вместо запланированных 13,7 тыс. ткм, то есть 96,4%. В летном подразделении самолетов Ан-2 и вертолетов Ми-1 и Ми-2 объем авиаперевозок и ПАНХ соответственно составили 2,0 тыс. ткм вместо 2,2 тыс. т. е. 90,5%. Производительность полетов на самолетах Ан-24 1433 ткм/ч при плане 1460, на самолетах Ан-2 — 138,8 ткм/ч вместо 148,7. Пока радуют только Як-40. Производительность полетов на этих машинах 929 ткм/ч при плановой 861.

Выполнит ли Кировское авиапредприятие свой годовой план и социалистические обязательства? Пока сказать трудно.

П. ПОПОВА

НОВОСТИ

Поднят

флаг

спартакиады

УрУ ГА

НА ЦЕНТРАЛЬНОМ СТАДИОНЕ СТОЛИЦЫ СРЕДНЕГО-УРАЛА ВЗВИЛСЯ ФЛАГ ДОЛГОЖДАННЫХ СОРЕВНОВАНИЙ: САМЫЙ БОЛЬШОЙ СТАДИОН СВЕРДЛОВСКА ПРИНИМАЕТ ЛЕГКОАТЛЕТОВ ПРЕДПРИЯТИЯ НАШЕГО УПРАВЛЕНИЯ.

С ПРИВЕТСТВЕННЫМ СЛОВОМ К УЧАСТНИКАМ СОРЕВНОВАНИЙ ОБРАТИЛСЯ ЗАМЕСТИТЕЛЬ НАЧАЛЬНИКА УрУ ГА В. М. КУЗНЕЦОВ. ОН ПОЖЕЛАЛ СПОРТСМЕНАМ БОЛЬШИХ ДОСТИЖЕНИЙ В НЕЛЕГКОЙ БОРЬБЕ, КРЕПКОГО ЗДОРОВЬЯ...

ДВА ДНЯ ПРОХОДИЛИ СОРЕВНОВАНИЯ ЛЕТНЕЙ СПАРТАКИАДЫ ПО ЛЕГКОЙ АТЛЕТИКЕ ПОБЕДИТЕЛЯМ БЫЛИ ВРУЧЕНЫ ПЕРЕХОДЯЩИЙ КУБОК, ПРИЗЫ, ГРАМОТЫ. ОТЧЕТ О СПАРТАКИАДЕ ЧИТАЙТЕ В СЛЕДУЮЩЕМ НОМЕРЕ НАШЕЙ ГАЗЕТЫ.

ВРЕМЯ ЛЕТНИХ ОТПУСКОВ

Далеко и совсем близко от дома расходятся летние дороги, кто каким местом отдаст предпочтение — многолюдному, шумному югу или тихой пригородной деревеньке. Отдыхать везде хорошо, надо только быть готовым к этому, чтоб ни один летний длинный день не пропал впустую, в скуке. Многим полюбились коллективные выезды за грибами в выходные дни.

А вот как, по данным теркома профсоюза, обстоит дело с «большими» формами отдыха. Если в прошлом летнем сезоне по профсоюзным путевкам на курортах отдыхало 112 работников управления, то в этом году — 127, в том числе 22 — по бесплатным. Дома отдыха и пансионаты посетит 460 человек. Любят авиаторы и выезды за рубеж. Группа авиаторов побывала в Чехословакии. Три группы из 75 человек отправятся в Болгарию



Артисты «Современника» — гости Свердловска

30 июня авиаторы Кольцово вместе с трудящимися города встречали актеров московского театра «Современник». У трапа Ту-154 было празднично от улыбок и цветов, несмотря на проливной дождь. Действительно, гастроль «Современника» — праздник для свердловчан. С большой охотой раскупали авиаторы билеты на спектакли театра «С любимыми не расставайтесь», «Восхождение на Фудзияму», первую пьесу прозаика Чингиза Айтматова, созданную в соавторстве по заказу театра, «Валентин и Валентина», «Двенадцатая ночь», «Вкус черешни». Работники управления и предприятий сумели по-

бывать и на первом спектакле коллектива «Большевики». Интересных встреч предостаточно. В спектаклях «Современника» заняты такие популярные театральные и киноактеры, как Олег Табаков, Анастасия Вертинская, Валентин Гафт, Андрей Мягков, Валентин Никулин. Все они выступают перед свердловчанами с творческими отчетами. Свердловское телевидение организовало пресс-конференцию артистов театра с местными журналистами, на которой прозвучало творческое кредо театра — создавать яркий и правдивый образ нашего современника.

«ПЛОХО ОТДЫХАЕТСЯ...»

КУРЬЕЗЪ

Именно так могут отзываться о своем летнем отдыхе старшекласники, дети авиароботников Уктуса, купившие путевки на турбазу облсовпрофа «Исеть». Дырявые, старые палатки, плохое питание, неорганизованность удручат и самого незыскательного туриста. А ведь ребята, конечно, мечтали не о таком. Некоторые из них сбегали из «Исети» до срока.

Что касается их родителей, то им предоставлен для отдыха щитовой домик на Белоярке. Он отремонтирован, но по-прежнему не может вместить всех желающих. В основном его «забронировали» рыбаки. Для тех, кто приезжает сюда без ночевки, предоставлено лишь «лоно природы», хотя еще в 1974 году был приобретен второй щитовой домик. До сих пор не доходят руки и до лодок, которые накоплены, но не промолены и пылятся на складе. У комитета профсоюза не хватает времени на их перевозку, а у рыбак — инициативы. Скрашивают их лишь выезды на тихую охоту — в лес по грибы.

За решительные и умелые действия, обеспечивающие безопасность полета, командиру самолета Ан-2 Забрятского авиационного предприятия Азербайджанского управления ГА Мерцаловой Екатерине Николаевне объявить благодарность и наградить ценным подарком.

(Из приказа министра гражданской авиации).

Такова уж жизнь. И в праздники кто-то должен работать. Авиаторы — в первую очередь. И когда на улицах городов, расцвеченных алым кумачом, шли праздничные первомайские колонны трудящихся, экипаж самолета Ан-2 Забрятского предприятия в составе командира Екатерины Мерцаловой и второго пилота комсомольца Александра Амбарцумяна выполнял обычный пассажирский рейс по маршруту Баку — Степанакерт — Агдам — Баку.

Первая половина рейса прошла нормально, и в Агдаме экипаж готовился в обратный путь. Начальник аэропорта привел пассажиров. Их было шестеро. Командир самолета и ее помощник проверили билеты и паспорта у воздушных путешественников, пригласили их в самолет, ознакомили с правилами Аэрофлота.

Через 15 минут после взлета Мерцалова, поинтересовавшись, как себя чувствуют пассажиры, увидела, что двое из них скандалят между собой, ходят по самолету.

Командир потребовала вести себя прилично. Пассажиры сделали вид, что подчиняются приказу. Но когда через несколько минут Мерцалова вновь вы-

гляднула в салон, то увидела что хулиганы не утихомирились. Более того затеяли кое с кем из пассажиров, пытавшихся их урезонить, драку, вооружившись стальным зубилом.

Угроза отрезвляюще подействовала на хулиганов — они не ожидали такого оборота и вынуждены были сесть на свои места. Затем связавшись по радио с землей, Мерцалова попросила разрешения у диспетчера на вынужденную посадку в одном из

Что ж, в этом хулиганы были правы! Смелости Катя Мерцаловой не занимать. Не каждый мужчина, например, решится прыгать с парашютом, а у Кати на сегодняшний день — 500 прыжков!

О себе Катя рассказывает немногословно. Родилась в городе Физули. После окончания средней школы переехала в Баку. Работала на обувной фабрике и занималась парашютным спортом в аэроклубе ДОСААФ. Отсюда получила путевку в Калужскую летную школу, которую окончила в 1969 году. С тех пор трудится в гражданской авиации.

— И вообще, семья наша авиационная, — смеется она. — Муж мой Юрий — тоже командир самолета Ан-2. Оба работаем в Забрятском предприятии.

О Юрии Борисовиче и Екатерине Николаевне Мерцаловых командование Забрятского летного коллектива отзывается с похвалой: и сами трудятся хорошо, и другим пример подадут. А коллеги говорят, что они хорошие товарищи.

На вопрос, не было ли страшно, когда стояла можно сказать, одна против двоих хулиганов, вооруженных холодным оружием, Катя смущенно улыбается:

— Это потом дома разволновалась, когда стала вспоминать события минувшего дня. А тогда — нет.

«Советский авиатор».

ОТВАЖНАЯ ПИЛОТЕССА

*** По Аэрофлоту**

Командир воздушного судна, находящегося в полете, имеет право принимать все необходимые меры к лицам, которые своими действиями создают угрозу безопасности полетов и не подчиняются его распоряжениям. Так гласит Воздушный кодекс Союза ССР.

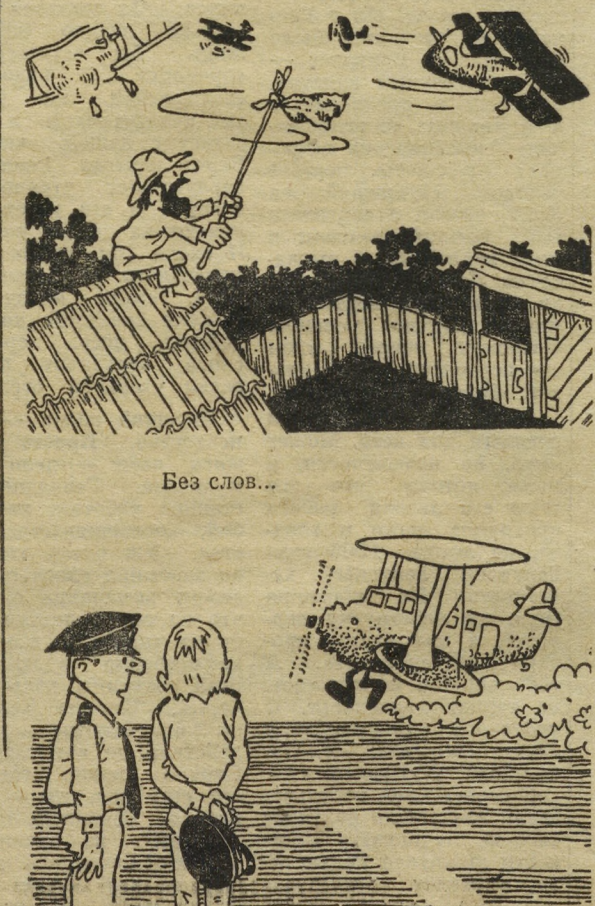
В данном случае как раз сложилась такая обстановка на борту самолета, когда действия пьяных хулиганов могли нарушить центровку, устойчивость самолета и создать угрозу безопасности полета.

Быстро оценив ситуацию и действуя в строгом соответствии с требованиями кодекса, командир самолета Мерцалова пошла на

аэропортов местных воздушных линий. Одновременно просила прислать к моменту посадки самолета наряд милиции.

Диспетчер разрешил посадку. Но когда самолет приземлился, милиция долго запыдала. По приказу смелой пилотессы хулиганы покинули самолет. Вплоть до прибытия работников милиции Мерцалова держала их, что называется, «на мушке». И хотя те грозили с ней «посчитать», однако действовать не решились. Они поняли, что эта хрупкая на вид молодая женщина в форменной одежде Аэрофлота с ними шутить не намерена и не остановится перед применением оружия.

Рисунки С. Ашмарина



СМЕХО-СКОП

Без слов...

Свердловск, «Авиатор» 20, УРАЛА

Редактор В. С. ГУРИН.

Тел. 295 461. 295 496.

НС 28480. Заказ № 5821.