



- * Верные помощники авиаторов
- * Сто сорок лет назад...
- * Мечты и реальность
- * На страже внешней среды
- * Воду—городам и селам
- * Климат большого города
- * Наставники — лучшие специалисты
- * Полвека в строю



Телеграмма

космонавту Юрию Гагарину

В день великого праздника нашего народа, отмечающего сегодня день вашего возвращения в столицу нашей Родины — Москву, коллектив Свердловского бюро погоды горячо поздравляет и обнимает вас как первого космонавта и как первого в мире космического наблюдателя погоды на земном шаре. Глубоко убеждены, что вашим полетом открыта эра осуществления сокровенной мечты специалистов о создании космических станций для наблюдения за капризами погоды на Земле.

Свердловск. Погода.

14 апреля 1961 года 13 часов 15 минут.

Первое научное учреждение Урала

Перед вами на снимке облака, чьи изображения регулярно передают на землю из космоса спутники Земли. Сбылась вековая мечта работников гидрометеослужбы, в том числе и свердловчан.

Первые метеорологические наблюдения в Свердловске — тогда Екатеринбург — были организованы учеными Великой северной экспедиции. В научно-техническом архиве Свердловской гидрометеорологической обсерватории хранятся материалы «метеорологических обсерваций» — этих первых наблюдений в Екатеринбурге, начатых в январе 1734 года маркишейдером Андреем Татищевым и продолженных учениками математической школы Федором Санниковым и Никитой Каркадиновым до 1746 г.

В 1833 году русский академик А. Я. Кушнер входит с ходатайством об организации в Екатеринбурге магнитно-метеорологической обсерватории. Она должна была занять второе место после Нормальной обсерватории при Горном институте в Петербурге.

1 января 1836 года на Екатеринбургской магнитно-метеорологической обсерватории были начаты метеорологические наблюдения, продолжающиеся до настоящего времени.

В 1900 году при бывшей Екатеринбургской об-

серватории возникло отделение метелевых оповещений — предшественник Свердловского бюро погоды. Однако человек без телеграфной информации был практически беспомощен. Синоптические карты составлялись за прошедшее время спустя неделю и даже год!..

Широкое и плодотворное изучение водных и климатических ресурсов Урала началось в обсерватории после Великого Октября. Свердловские партийные и советские органы всегда, даже в самые трудные для молодой Советской власти годы, проявляли заботу о нуждах обсерватории и помогали перестроить ее работу применительно к запросам восстанавливаемого народного хозяйства.

Декрет Совнаркома РСФСР «Об организации метеорологической службы в РСФСР» от 21 июня 1921 года, подписанный В. И. Лениным, определил путь развития службы. Вехи почти полуторавекового пути Свердловской гидрометеорологической обсерватории, Уральского управления гидрометеослужбы — вехи старейшего научного учреждения на Урале!

В годы первых пятилеток свердловские метеорологи, используя накопленный многолетний материал по климату и режиму водных объектов, готовят климатические описа-

ния, гидрологические очерки и записки, которые использовались при проектировании таких гигантов промышленности, как Уралмаш, Уралвагонзавод, Магнитогорский металлургический комбинат.

В послевоенное время материалы обобщений многолетних наблюдений и исследований водных и климатических ресурсов Урала приобретают все более прикладной характер и используются при проектировании и строительстве таких крупных объектов, как Качканарский горно-обогатительный комбинат, Белоярская атомная электростанция, Рефтинская ГРЭС.

В последнее десятилетие развернулась работа по изучению степени загрязнения промышленными выбросами атмосферного воздуха и поверхностных вод. Эти исследования используются при разработке и принятии ответственных мер борьбы с загрязнением окружающей среды.

НА СНИМКАХ: облака, увиденные из космоса; Константин Иосифович Сухарев — начальник отдела гидрометеорологического обеспечения народного хозяйства — начал свою работу синоптиком бюро погоды в 1933 году; строится новый комплекс для Уральского управления гидрометеослужбы.

Пролетарии всех стран, соединитесь!

Авиатор УРАЛА

ОРГАН УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

№ 42 (2055). СРЕДА, 17 НОЯБРЯ 1976 г. Год издания XXXV. Цена 2 коп.

Телеграмма

министра гражданской авиации
маршала авиации Б. П. Бугаева
авиаторам Термезского
летного подразделения

Сердечно поздравляю коллектив авиаподразделения — инициаторов социалистического соревнования с досрочным выполнением дополнительных повышенных обязательств по дефолиации хлопчатника.

Почин личного состава летного подразделения Термезского авиапредприятия, принявшего повышенные социалистические обязательства в борьбе за большой хлопок Узбекистана, одобренный коллегией Министерства гражданской авиации и ЦК профсоюза авиарботников, нашел широкое распространение среди предприятий ПАНХ и сыграл важную роль в повышении эффективности работы по применению авиации в народном хозяйстве, особенно авиационной обработке хлопчатника.

Выражаю твердую уверенность в том, что летный, инженерно-технический состав и все работники подразделения будут и впредь в авангарде социалистического соревнования за успешное выполнение заданий десятой пятилетки. Желаю коллективу подразделения новых творческих успехов в решении задач, поставленных XXV съездом КПСС перед гражданской авиацией. **БУГАЕВ.**



За эстетику

производства

Задачи коммунистов

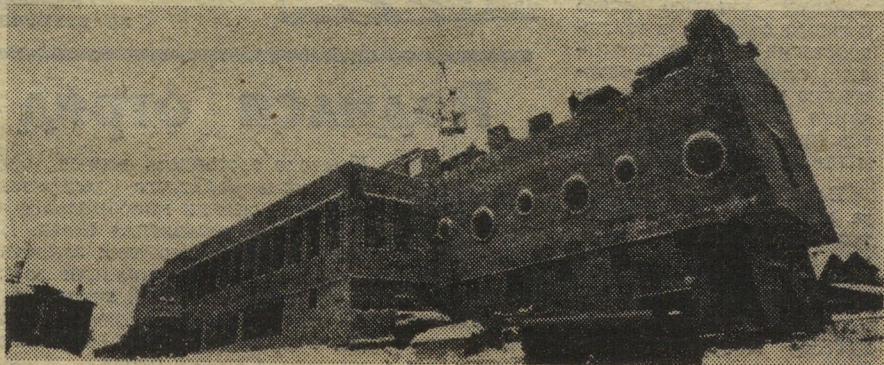
Коммунисты Курганского предприятия готовятся к партийному собранию, которое планируется на 23 ноября. На нем будут рассматриваться задачи коммунистов по дальнейшему совершенствованию политико-воспитательной работы в свете решений XXV съезда КПСС. Особое внимание уделяется претворению в жизнь решений октябрьского (1976 года) Пленума ЦК КПСС и V сессии Верховного Совета СССР.

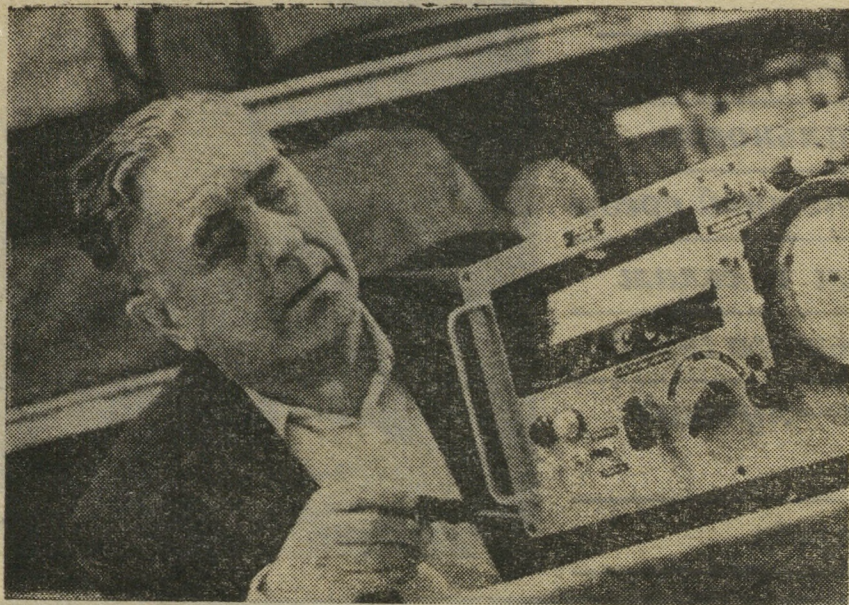
Несколько лет назад архитекторы, психологи, социологи сделали открытие, на первых порах принятое в штучки представителями технической интеллигенции. Они утверждали, что производительность труда во многом зависит от того, как оформлено рабочее место, какая внешняя среда окружает трудящихся. Сейчас технической эстетикой занимаются целые художественные училища и факультеты институтов. Активно ведется борьба за эстетику производства и в авиапредприятиях

Уральского управления ГА.

В Курганском авиапредприятии объявлен смотр-конкурс наглядной агитации и эстетики производства под девизом «Десятой пятилетке — высокую эффективность и отличное качество труда».

Проходит он в два этапа. Первый закончился в марте 1977 года, второй — в июне. В предприятии создана смотровая комиссия, возглавляет которую начальник узла радионавигации и связи В. А. Воробьев.





Первое научное учреждение Урала

В ряде крупных промышленных центров Урала создана сеть специальных лабораторий и наблюдательных пунктов, фиксирующих степень загрязнения воздуха и воды в реках, озерах, прудах.

Большое практическое значение будут иметь монографии «Климат большого города», работы по составлению которых уже ведутся. Их получают Свердловск, Пермь, Челябинск, Уфа, Курган, Ниж-

ний Тагил и Магнитогорск.

Промышленный Урал испытывает недостаток в водоснабжении, поэтому весьма актуальными материалами будут результаты разрабатываемых работ по водному кадастру СССР. Перед сотрудниками обсерваторий стоят еще проблемы и задачи, успех решения которых будет зависеть от степени автоматизации наблюдений, информации, сил и квалификации инженерно-технического состава.

Оглядываясь пройденный путь, ее дела, нельзя не упомянуть тех, кто вложил и вкладывает много кропотливого, напряженного труда в решение поставленных задач. Это организаторы производства Г. Ф. Абельс, М. В. Ситнов, ведущие специалисты-гидрологи Е. А. Черницкая, В. Г. Черкашова, климатолог А. И. Пермякова, метеоролог М. В. Лилеев, фенолог В. А. Батманов. Приняли и достойно несут трудовую вахту М. И. Бабкина, Н. С. Комиссарова, Л. А. Лаврова, В. П. Обчинникова, Р. Н. Серебрякова, Г. С. Халевицкая, Т. Н. Чернышова, Л. П. Чеснокова и многие другие сотрудники.

Коллектив успешно выполнил свои социалистические обязательства, принятые в честь XXV съезда КПСС. Он готов и в дальнейшем с неиссякаемой энергией трудиться, совершенствуя гидрометеорологическое обслуживание всех отраслей народного хозяйства, внося свой вклад в решение задач, стоящих в десятой пятилетке.

На снимках: в аппаратном центре связи — начальник связи Георгий Петрович Коновалов, бригадир Надежда Александровна Норкина и радиооператор Светлана Игоревна Прошкина; инженер Римма Николаевна Железцова недавно закончила без отрыва от производства химический факультет Уральского государственного университета. Римма Николаевна работает в лаборатории по наблюдению и контролю за загрязнением внешней среды; начальник монтажно-ремонтной партии Арсений Николаевич Мальцев — заслуженный рационализатор РСФСР. На его счету много ценных рационализаторских предложений, изобретений.



В ногу с жизнью

К изучению материалов и решений
октябрьского (1976 г.) Пленума ЦК КПСС
и V сессии Верховного Совета СССР

Отдел по политико-воспитательной работе Уральского управления гражданской авиации разработал методические рекомендации по подготовке и проведению занятий в сети политического и экономического образования по изучению материалов октябрьского (1976 года) Пленума ЦК КПСС и пятой сессии Верховного Совета СССР.

ТЕМА ЗАНЯТИЯ: «ПАРТИЯ ВЕДЕТ ЛЕНИНСКИМ КУРСОМ».
Вопросы: 1. Значение октябрьского Пленума ЦК КПСС, речи Л. И. Брежнева на Пленуме для успешного выполнения задач, разработанных XXV съездом КПСС.

2. Десятая пятилетка — пятилетка огромных экономических возможностей.

3. Октябрьский (1976 г.) Пленум ЦК КПСС об эффективной тактике выполнения народнохозяйственных планов.

4. Основное содержание и особенности плана второго года пятилетки, УрУ ГА, предприятия.

5. Великое содружество социалистических государств — надежная сила мира и прогресса.

6. Успехи мирового коммунистического движения.

В вечерних университетах марксизма-ленинизма

и теоретических семинарах рекомендуется организовать изучение материалов Пленума ЦК КПСС и сессии Верховного Совета СССР на лекциях, теоретических конференциях, семинарских занятиях. Слушателям следует разработать доклады, рефераты, практические задания с анализом и реализацией социалистических обязательств.

В начальном и среднем звеньях во всех формах учебы предлагается провести по этой теме 2 специальных занятия (4 часа). В ходе подготовки к занятиям большую помощь слушателям должны оказывать библиотеки, кабинеты политпросвещения, методические советы. Они обязаны подготовить тематические папки с материалами. В авиационных предприятиях необходимо организовать специальные семинары с пропагандистами, на которых они должны обменяться опытом работы. Командирам авиационных предприятий, заместителям командиров по ПВР, начальникам служб и отделов рекомендуется выступить с докладами и информацией на семинарах. Все занятия необходимо увязывать с задачами авиационных предприятий, службы, отдела, цеха, смены, бригады и экипажа.

В период изучения материалов пропагандистам необходимо изготовить учебные пособия:

— Государственный

план развития народного хозяйства СССР на 1976—1980 гг.

— Государственный план развития народного хозяйства СССР на 1977 г.

— Итоги выполнения социалистических обязательств авиационных предприятий на 1976 год.

— Резервы производства авиационных предприятий.

— Социалистический и обязательство лучшего рабочего по профессии.

— Творческий план ИТР и другие.

При подготовке к занятиям рекомендуется использовать следующую литературу:

Постановление Пленума ЦК КПСС. Газета «Правда» от 26.10.1976 г.; передовая газеты «Правда» от 1.11.1976 г.; «Партия ведет ленинским курсом»; речь Л. И. Брежнева на Пленуме ЦК КПСС. «Правда» от 26 октября 1976 г.; «Экономическая газета» № 45; Материалы и решения V сессии Верховного Совета СССР; «Правда» от 25—28/X 1976 г. и 2—3/XI 1976 г. — «Рубежи советской экономики», «Пятилетка — дело каждого»; «Известия» от 6.11.1976 г. — доклад Ф. Д. Кулакова на торжественном заседании, посвященном 59-й годовщине Великой Октябрьской социалистической революции; материалы XXV съезда КПСС. Политиздат, 1976.

Доска почёта

По итогам работы и социалистического соревнования за III квартал 1976 г. решением Совета Коми УГА и президиума Коми теркома профсоюза авиарботников службе движения Сыктывкарского предприятия присуждено первое место

УВД, проводит анализ работы каждого диспетчера, на разборах подмечает недостатки и добивается

имеют допуск к УВД на нескольких диспетчерских пунктах. Коллектив смен активно участвует в

По труду — честь

и денежная премия. Высоких результатов в работе добилась смена, которую возглавляет руководитель полетов Л. Н. Ключкин.

За высокие производственные показатели, достигнутые в социалистическом соревновании за 1975 год, этому коллективу присвоено звание «Смена коммунистического труда». Хороших результатов в работе смены добилась благодаря активному участию всего личного состава в производственной деятельности, сознательному отношению к труду в обеспечении безопасности полетов при управлении движением воздушных судов.

В этом большая заслуга и руководителя полетов Л. Н. Ключкина. Он как воспитатель и организатор — требователен к себе и к своим подчиненным, постоянно занимается совершенствованием практических навыков диспетчеров при

их устранения. Личный состав смены — высококвалифицированные специалисты 1 и 2 класса,



общественной жизни службы и предприятия.

По итогам соцсоревнования среди смен в 1976 г. этой смене 4 раза присуждалось 1-е место с вручением переходящего вымпела. В настоящее время в смене проводится большая работа по внедрению системы бездефектного труда.

В. КАРПОВ,
заместитель
начальника
аэропорта
по движению.

Родился отряд

Позавчера в Ижевске состоялось первое организационное собрание комсомольского оперативного отряда. Отряд создается силами комсомольцев авиационного предприятия и городского управления связи. Перед молодыми стражами порядка выступил заместитель начальника районного отделения милиции по политико-воспитательной работе и второй секретарь райкома комсомола. Они рассказали о традициях и задачах оперотрядов. Оперативники избрали своего командира и комиссара. Сегодня отряд вышел на первое патрулирование улиц.



Молодежь нашего Уктусского авиапредприятия (а она составляет более 30 проц. личного состава) вносит немалый вклад в выполнение заданий первого года пятилетки качества. Среди передовиков производства немало их фамилий. В январе 13 лучших комсомольцев авиапредприятия подписали рапорт Ленинского комсомола XXV съезду КПСС. Виктор Блаженков, Михаил Бородай, Алексей Меркутин, Владимир Зенцов, Владимир Яровой и Виктор Шелудяков награждены знаком ЦК ВЛКСМ «Молодой гвардеец 9-й пятилетки».

Молодежный коллектив подразделения, где командиром Г. В. Худорожков, поддержал и широко развернул почин командиров самолетов Ан-2 Кулакова из Краснодарского и Бойко из Шахтинского авиапредприятий — инструкторов высокоэффективного и высококачественного выполнения авиационных работ в сельском хозяйстве. Кроме всестороннего ознакомления с опытом передовых экипажей почин одобрен и поддержан на общем собрании. Коллектив подразделения выступил с починком «АХР-76 — комсомольскую гарантию!». Все экипажи обязались внедрить ценное начинание северокавказских авиаторов, для

этого они пересмотрели ранее взятые обязательства.

Например, командир самолета В. Бердюгин, награжденный знаком «Победитель соцсоревнования 1975 года», пересмотрев свои обязатель-

В. Бердюгина занял 1 место в подразделении, им обработано с воздуха более 20 тысяч гектаров сельхозплощадей, производительность полетов составила 1,8 проц. В экипаже хорошо налажен учет расхода горю-

Наряду с производственной деятельностью досуг и учеба молодежи не должны оставаться без внимания комсомольской организации. В авиапредприятии работают три кружка комсомольской политехники, объединенные

очно продолжают свое образование в вузах и техникумах.

Для обеспечения культурного досуга молодежи мы организуем экскурсии, посещения театров и концертов. В авиапредприятии создан коллектив художественной самодеятельности. В феврале на конкурсе УрУ ГА его участники заняли второе место. В августе самый горячий прием оказали зрителям нашим самодеятельным артистам, когда они, участники агитполета, давали концерты в селах Туринского и Таборинского районов. Впереди у комсомольцев авиапредприятия еще много славных дел.

М. КОСОВА,
секретарь
комсомольской
организации Уктусского
авиапредприятия.



Лучший экипаж

Подведены итоги социалистического соревнования комсомольско-молодежных коллективов сельскохозяйственной авиации в Пермском авиапредприятии. Лучшие всех порабатал на авиационных работах в сезоне 1976 года экипаж в составе командира самолета Ан-2 Владимира Чайникова, второго пилота Николая Челурнова и авиатехника Александра Хомутова. Экипаж обработал 14 гектаров сельскохозяйственных площадей и налетал 464 часа.

Владимир Чайников весной этого года был участником VIII Всесоюзного слета лучших комсомольско-молодежных экипажей сельскохозяйственной авиации. В нынешнем году экипаж Чайникова поддержал почин авиаторов Северного Кавказа — выполнять все авиационно-химические работы с высоким качеством.

Дела комсомольские

ва на нынешний год, обжался всю работу в авиационном сезоне выполнять только с оценкой «отлично», широко применять передовые технологические приемы работы, в том числе загонный метод обработки полей, за счет чего повысить производительность труда на АХР на 1,7 процента против плановой, экономить горючее. И комсомолец Бердюгин с честью выполнил взятые обязательства. Где бы ни работал экипаж — весной на расходе минеральных удобрений, летом на борьбе с сорняками, — везде его отличали трудолюбие, принципиальность в летном деле и высокое качество работы.

Во многом этому способствует и проводимая командиром самолета политехнико-воспитательная работа в экипаже. До начала авиационного сезона командир позаботился о подборе литературы с материалами XXV съезда КПСС, книг по экономике ГА. В экипаже имеется подшивка материалов по опыту работы передовых экипажей ПАНХ. Прошел напряженный период летних авиационных работ, и по итогам полудня экипаж

чего, бережное хранение ГСМ, более требовательно готовится материальная часть к каждому вылету. Все это говорит о том, что члены экипажа ведут постоянную борьбу за экономно ГСМ. Сейчас В. Бердюгин представлен к награждению знаком ЦК ВЛКСМ «Золотой колос».

Наша страна будет праздновать в следующем году 60-летие Великого Октября. Комсомольцы нашего авиапредприятия в честь этого славного юбилея, как и комсомольцы всей страны, встали на ударную вахту «60 недель ударного труда — 60-летию Великого Октября». У нас существует славная традиция — проведение вечеров трудовой славы. Это встречи передовиков производства, ветеранов Аэрофлота, лучших людей предприятия с комсомольцами, молодежью. Воспитательное значение таких встреч трудно переоценить. Здесь происходит как бы передача эстафеты поколений. Ветераны труда делятся опытом, рассказывают о славном прошлом нашей авиации. Молодежь рапортует о своих трудовых достижениях, перенимает опыт старших.

одной темой по изучению материалов XXV съезда КПСС, «Марксизм-ленинизм — политика КПСС в действии». Они объединяют 87 слушателей. Для повышения теоретического и идейного уровня политзанятий партийный комитет предприятия направляет руководителями в кружки и семинары самых опытных, теоретически подготовленных пропагандистов. Хотелось отметить пропагандиста В. Журавлева, командира самолета Ан-2. Большую помощь комсомольской политехники оказывает заместитель командира летного подразделения по политико-воспитательной работе В. Л. Деревянченко. Многие комсомольцы за-

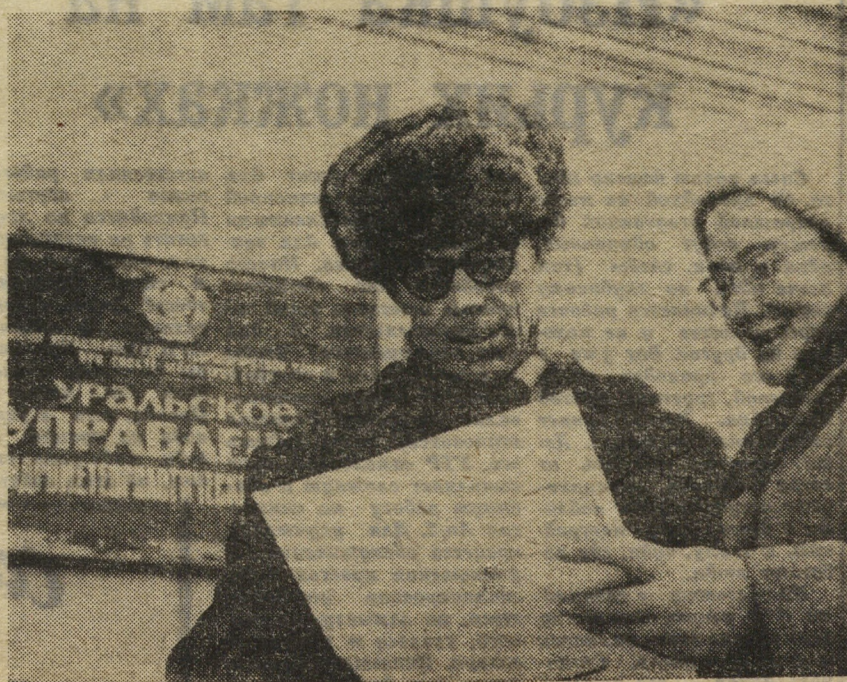
Первое научное учреждение Урала



Любой коллектив ценен своими надежными кадрами. В Свердловской обсерватории немало мастеров своего дела, ставших наставниками молодежи. Среди них — инженер отдела метеорологии Тамара Васильевна Лыжина. Тридцать девять лет отда-ла она своей нелегкой про-

фессии. Вы видите ее на верхнем снимке. Вместе с начальником отдела Римской Николаевной Серебряковой она помогает «встать на ноги» технику метеорологу Галине Погадаевой. Галя работает на обсерватории всего несколько месяцев... Делятся своим опы-

том коллеги с других обсерваторий и станций Урала. На втором снимке вы видите старшего инженера-гидролога Челябинской обсерватории Людмилу Петровну Котомину и начальницу станции «Златоуст» Владимира Александровича Евдокимова.



Пока гром не грянет

Именно эти слова, но только в безнадежно-утвердительной интонации прозвучали из уст работников ВОХР стартового караула аэропорта Кольцово, когда зашла речь об условиях труда.

О бедах боевого расчета стартового караула в своем письме в редакцию поведал его начальник Б. С. Древал. Вот некоторые выдержки из письма: «С наступлением холодов, а особенно в разгар зимы в помещении, где находится личный состав, очень холодно, несмотря на то, что здесь установлены батареи. В этом году вдали стройку двух боксов для пожарной техники, но в августе ее заморозили неизвестно по каким причинам. Во время этого строительства новым заделали стену старого помещения, образовались трещины, которые красуются до сих пор. Очень холодно и в гараже, где сейчас стоит машина. Командование предприятия требует от нас добросовестного исполнения службы, и это закономерно. Но хочется сказать, что со своей стороны ему не мешало бы проявлять о подчиненных побольше заботы, думать об условиях их труда... Несколько раз я обращался с вопросом о ремонте ворот стартового караула к начальнику подразделения ВОХР М. Н. Паричуку и его заместителю А. И. Лобанову, но безрезультатно».

Едем с начальником подразделения ВОХР на ухоженной, блестящей пожарной машине к стартовому караулу. Продолговатое, зеленое цвета небольшое помещение, а ря-

дом от него — невысокие красные ряды. Это и есть два строящихся бокса. Подле — груды кирпича, заваленные снегом. Тишь. Картина, явившаяся нашему взору, не вселяла никаких надежд, что к концу года, как заверяет т. Паричука заместитель командира предприятия по общим вопросам



А. И. Титов, СМУ-8 построит коробки боксов. А уж там — вентиляция, обогрев, отделка своими силами, силами отдела капитального строительства предприятия...

Не верят в это бойцы расчета, похоже, не очень верит и начальник службы. Известно, что средства на строительство бокса переведены на другой объект. Так возник заколдованный круг.

В тот день ртутный столбик встал на «нуль», и поэтому в гараже, где стоит автомобиль, даже чуть холоднее. От батарей — ледящий холод. Еще бы, они соединены «ни с чем» и поэтому греть не могут. Зачем же делали их? Для украше-

ния? Заранее было известно, что тепло от маломощной котельной сюда не дойдет. Спасаются допотопными печками, от них же больше угару, чем тепла. Почти то же самое в помещении, где находятся люди, постоянно схватывающие в таких условиях простуду, бронхиты и т.д. А это ли не урон предприятию?

Рухнувшие надежды на скорое строительство двух боксов для техники оборачиваются убытками, в тысячи рублей. Два года стоит под открытым небом мощная машина «Ураган», способная, по своему водозмещению, заменить пять пожарных машин. Бездействует. А ей надо бы за три минуты, как положено, выезжать на место.

Стартовый караул — пожалуй, самая «горячая» точка в службе. Ближе всех она к посадочной полосе. Несколько раз в смену спешит красная машина к самолету. Она и люди обязаны быть всегда в полной боевой готовности, суметь предотвратить аварийную ситуацию, обеспечить безопасность полетов. А если им самим для того, чтобы выполнить боевую задачу, всякий раз приходится преодолевать свою, «внутреннюю, аварийную ситуацию», немалыми усилиями, ценой собственного здоровья готовить машину и выводить ее на полосу, — нормально ли это? Неужели и вправду, чтобы навести порядок, надо дожидаться, когда гром грянет?

Т. РАЗУМОВА.
(Наш спец. корр.)
Кольцово.



Очередной чемпионат Советского Союза по вертолетному спорту нынче проходил в Саратове. Аую ленту чемпиона завоевала Антонина Гаришова.

Алая лента чемпиона у Антонины Гаришовой

...После торжественного открытия соревнований было разыграно первое упражнение — полет на малой высоте с грузом. Квадрат на летном поле аэродрома. По линиям квадрата, следя за двумя грузами, подвешенными под вертолетом, спортсмен должен пролететь за минимальное время. Отклонения от линий квадрата влево или вправо наказываются штрафными очками. Первый груз, подвешенный на высоте 1,5 метра, не должен касаться земли, а второй, подвешенный на высоте двух метров, не должен отрываться от нее. Пройдя с поворотами весь квадрат, вертолет по диагонали квадрата выходит на посадочную площадку размером 4x4 метра. Посадка должна производиться сразу на три колеса вертолета, иначе опять штрафные очки.

В этом интересном упражнении отличилась мастер спорта из Москвы Н. Мелешкина. «Серебро» — у А. Гаришовой (Ижевск), «бронза» — у Т. Дряничевой

(Москва).

Затем спортсменки приступили к выполнению второго упражнения — вертолетному слалому с ведром. Экипаж состоит из двух человек. Один пилотирует, другой, со второго сиденья, удерживая на пятиметровом тросе ведро с пятью литрами воды, должен пронести его через несколько ворот шириной один метр. Потом вертолет входит в коридор, в конце которого стол. Нужно подлететь к столу так, чтобы второй член экипажа сумел по-

(спортсмен привозит на финиш конверты судей с поворотных пунктов). Лучшее всех прошло маршрут Людмила Корнева из Москвы. У Антонины Гаришовой оказалось четвертое место.

Затем сильнейшие вертолетчицы страны Людмила Беспалова из Владимира, Антонина Гаришова, ростовчанка Светлана Баглюк, москвички Наталья Костарева, Людмила Корнева, Татьяна Зуева, Татьяна Дряничева и другие разыграли четвертое упражнение — вертолетный слалом с грузом. Верто-

ставить ведро в центр стола, не пролив ни грамма воды. За пролитую воду экипаж расплачивается штрафными очками в зависимости от того, сколько граммов ее пролито. Штраф начисляется также за выход из коридора, за касание ведром стоек ворот. Победителем в этом упражнении стал экипаж Беспалова — Корнева. Серебряные медали завоевал экипаж Гаришова — Егоркина.

После этого был дан старт маршрутным полетам. Один за другим вылетали спортсмены по своим маршрутам, на изучение которых давалось всего 45 минут. За это время им надо было успеть рассчитать курс, расстояние, время. Трудность была и в том, что надо было точно выдерживать высоту и скорость (бароспидрограф, установленный на борту фиксирует малейшие отклонения и превышение скорости), время полета (в кабине работает несколько секундомеров), очень жесткие требования были при посадке на поворотных пунктах

летчице нужно пронести через ворота не ведро с водой, а уже двойной груз, подвешенный на одном канате. Чтобы набрать максимальное количество очков, необходимо пронести оба груза, расположенных на разной высоте, по входным, выходным и финишным воротам, не касаясь грузами флажков, точно выдерживать высоту и время.

Как и в прошлом году, уверенно пройдя через все флажки и мастерски совершив посадку, первое место здесь заняла Антонина Гаришова.

Итак, алая лента чемпиона СССР вновь отправилась в Ижевск. Ее обладательница Антонина Гаришова — мастер спорта, летчик-инструктор Ижевского аэроклуба.

Вернувшись в Ижевск, Антонина сразу включилась в работу. Ведь скоро она выпустит в самостоятельное «плавание» своих воспитанников. И сейчас горячая пора — подготовка к выпускным экзаменам и полетам.

Г. ПОПОВА.
г. Ижевск.

Воздушный патруль

ПРИГИБАЯ К ЗЕМЛЕ пожухлую осеннюю траву, с Кировского аэропорта Победилово поднялся вертолет МИ-1 с надписью «ГАИ» на фюзеляже. Быстро набрав высоту, он поплыл над серой лентой шоссе, ведущего в Киров.

Началась операция «Воздушный патруль» — главное мероприятие проводившегося в этот день областного рейда по надзору за движением транспорта и пешеходов. Рейд проходил под эгидой Всесоюзного осеннего смотра безопасности дорожного движения.

Участниками сегодняшней операции стали летчик III класса Ю. Хасанов и несколько сотрудников областной госавтоинспекции. Ее цель — выявление нарушений на дорогах путем наблюдения с вертолета.

После короткого совещания Ю. Хасанов увеличивает скорость. Спокойно в небе. А на дорогах? Вот цифра аварийности за восемь месяцев этого года. 1357 дорожно-транспортных происшествий, при которых пострадали 1392 человека, из них 214 погибли. И все это результат пренебрежительного отношения к выполнению правил движения. — «Земля», «Земля», я «Воздух», справа от меня «Жигули» идут с превышением скорости. Как меня поняли? Прием...

— «Воздух», я «Земля», вас понял, начинаю проверку.

С высоты видно, как идущая по шоссе желтая машина ГАИ прибавила скорость. Вот она идет уже рядом с нарушителем.

Вертолет приостановил движение, слегка покачавшись, сделал небольшой круг и сел рядом с шоссе,

на котором инспектор дорожно-патрульной службы В. Соплин уже разговаривал с водителем «Жигулей», нарушившим правила движения. Это было началом, а всего в день операции участниками рейда, контролировавшими участок шоссе большой протяженности, было зарегистрировано 195 нарушений: превышение скорости, нарушение рядности, технические неисправности, езда без доку-

ментов. Четверо водителей за рулем были пьяными.

День кончился к ве-

черу. Пора бы и на барожно-патрульной службе В. Соплин уже разговаривал с водителем «Жигулей», нарушившим правила движения. Это было началом, а всего в день операции участниками рейда, контролировавшими участок шоссе большой протяженности, было зарегистрировано 195 нарушений: превышение скорости, нарушение рядности, технические неисправности, езда без доку-

— Вас понял, — сказал в микрофон ради В. Соплин и прибавил газа. Служба продолжалась...
Ю. МАЛЬКОВ.



Первое научное учреждение Урала

Свердловское бюро погоды начало функционировать в первых числах апреля 1925 года. Регулярное составление прогнозов погоды и внедрение, как тогда говорили, новых идей синоптики связаны здесь с именем М. А. Мартенса, ученица крупного советского ученого А. А. Фридмана, окончившей Ленинградский университет и приехавшей работать в Свердловск в июне 1925 года.

использование авиации в народном хозяйстве Урала. В связи с этим в 1932 году было организовано бюро оповещения для метеорологического обслуживания аэропорта. Вначале оно существовало при бюро погоды, а в 1933 году, как его филиал, перебазировалось в Свердловский аэропорт. Уже к 1941 году бюро погоды регулярно обеспечивало гидрометеорологическими сведениями десять основных отраслей народного хозяйства Урала.

В то время прогнозы погоды в Свердловске составлялись на основании анализа всего лишь двух приземных карт погоды — за 7 и 19 часов местного среднего времени. Основными потребителями выпускавшихся информационных материалов были железнодорожный транспорт и сельское хозяйство Урала.

На снимках: начальник Свердловского бюро погоды З. З. ХАЛЕВИЦКИЙ. Так будет выглядеть здание на Обсерваторской горке.

С. МАРТЫНОВ,
Н. ПОДГАЙСКИЙ,
ветеран Свердловской гидрометеорологической обсерватории,
А. НАГИБИН,
корр. «Авиатора Урала».



«Избушка там на курьих ножках»

Снега ночью намело много. От проходной на месте вчерашней утоптанной дорожки ведут одиночные, один в один, следы (так легко идти по глубокому снегу). Начинается рабочее утро, похожее и не похожее на другое. Вот уже с лета все проходит около железной, грустной, пустой постройки. Ветер гоняет горсти снега в щелях. Да же воробьи, спасаясь от ветра и холода, выпархивают оттуда и летят поближе к деревянным постройкам, к теплу, туда, где работают люди.

Иногда, которое служит для обслуживания авиационной техники, с определенными условиями труда для технического состава. Ничего подобного нет. Средства, при этом немалые, ушли на это строительство. А для чего, спрашивается? Чтобы железно ржавело и государственные деньги выбрасывались на ветер? Горестно становится, когда видишь это. УТР самолетного цеха выполняет сложную и объемную работу на самолетах Ан-2. Для улучшения процесса обслуживания и уменьшения простоя была запланирована постройка этого, по замыслу, «вегетолого, теплого и удобного» ангара. Оказывается, построили его, да вот беда —

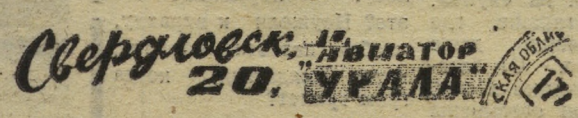
двери не работают. Наверно, надо поправлять? Нет, никого, а точнее — руководящих работников АТБ Уктусского авиапредприятия это мало беспокоит. Они, наверно, думают: конструкция ангара разборная — выдержит, простоят он до времени не столь отдаленных, когда аэропорт перебазировается на новое место, тогда и разберут его.

Интересуюсь, как обстоят дела на вертолетном участке. Интересная и очень от-

ми техники с утра. Но душ лучше! Нетрудно сделать его, хотя бы в той самой утепленной постройке, что сделали техники летом или отвести одну комнату в раздевалке. Все равно можно что-то подыскать. Стоимость душа была бы совсем небольшой по сравнению с затратами на начинающий ржаветь ангар.

На рабочих местах тоже не все в порядке, нет самой обыкновенной вегиши, хотя бы для того, чтобы руки вытереть, не говоря уже о технике. И этот, казалось бы, мелкий, но немаловажный вопрос командование АТБ считает не зависящим от них. Надо отдать должное техническому и инженерному составу вертолетного цеха — вертолеты обслуживаются чисто, качественно и надежно. И не зря говорят некоторые бортмеханики: «Просто диву даешься, как только успевают техники делать такой большой объем работы. Просто молодцы, золотые у них руки!». Пора не только на словах призывать, а на деле принять меры, чтобы повысить культуру производства.

Е. ВИКТОРОВ,
внешт. корр.



Редактор В. С. ГУРИН.
Тел. 295-461, 295-496.
НС 26716. Заказ № 8079.