

Авиатор УРАЛА

ОРГАН УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ
И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

Решения
XXV съезда
КПСС —
В ЖИЗНЬ!

Постановление ЦК КПСС и Совета Министров СССР

О присуждении Государственных премий СССР 1976 года за выдающиеся достижения в труде передовикам социалистического соревнования

Центральный Комитет КПСС и Совет Министров СССР, рассмотрев представление Комитета по Ленинским и Государственным премиям СССР в области науки и техники при Совете Министров СССР и Всесоюзного Центрального Совета Профессиональных Союзов, постановляют:

Присудить Государственные премии СССР 1976 года передовикам социалистического соревнования:

Появляеву Михаилу Васильевичу, командиру корабля Ту-114, Стофорандову Евстафию Спиридоновичу, борградсту, Кудре Петру Дмитриевичу, штурману, членам экипажа того же корабля, работникам Домодедовского авиапредприятия.



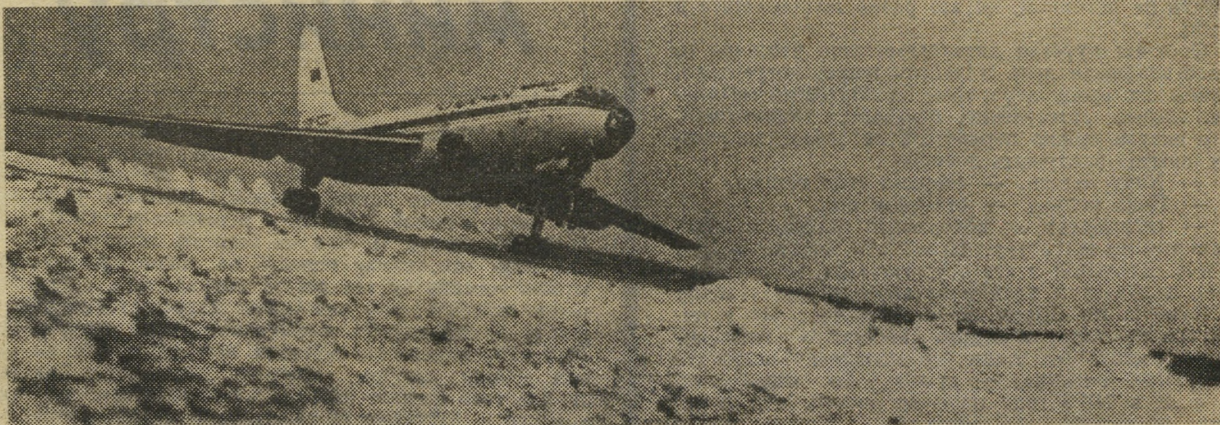
экономию горючего, а также провести расширенный рейд по всем службам с целью выявления бесхозяйственности в хранении и использовании матери-

«Комсомольский прожектор» действует

Активно работает «Комсомольский прожектор» челябинских авиаторов. По материалам их рейда в службе перевозок работал передний контроль. Сейчас «прожектористам» предстоят рейды по проверке экономики металла в АТБ, автохозяйстве и на территории предприятия, рейд по проверке успеваемости и посещаемости в школе рабочей молодежи. До конца 1976 года «КП» наметил проконтролировать условия быта в молодежном общежитии, подготовку спортивных сооружений к зиме,

а также принять участие в работе всех постов «КП» (а постов в авиапредприятии 17) и состав штаба «КП».

Листок «Комсомольского прожектора», выпускаемый по результатам рейдов, всегда проиллюстрирован рисунками, фотообвинениями. На отчетно-выборном собрании комсомольцы избрали на второй срок начальника штаба «КП» Владимира Высокунца, авиатехника Николая Рудакова, командира Ан-2 Александра Незнаева и других членов штаба.



С чувством ответственности

Диспетчерский пункт старта далеко от всех строений аэропорта. Он одиноко примостился около взлетно-посадочной полосы. Отсюда хорошо видно в деталях, как стартуют самолеты, как производят посадку. Отсюда чувствуется пульс всего аэропорта, видна работа каждой службы. Взлет. Второй. Третий. Они подводят итог работы сотен людей, десятков служб. В том числе одной из ответственных — службы управления воздушным движением.

В службе движения Кольцовского аэропорта — давние традиции политико-воспитательной работы. Одна из них — многоступенчатая политическая учеба коллектива. Вот, например, как изучались материалы XXV съезда КПСС, V сессии Верховного Совета СССР, октябрьского Пленума ЦК КПСС.

Заместитель секретаря партбюро службы переводчик Тамара Яковлевна Синица подготовила цикл лекций по материалам съезда. Руководители полетов — все они являются пропагандистами — провели в своих сменах семинары.

Каждый слушатель получил конкретное задание и выступил на теоретической конференции, которая подвела итог первому этапу изучения материалов съезда КПСС.

После завершения работы сессии Верховного Совета СССР Тамара Яковлевна прочитала лекцию по материалам сессии. Вновь провели семинары руководители смен. И учебный год в сети политпросвещения по теме «Социализм и

труд» начался с лекции «Экономическая стратегия партии на современном этапе» по материалам XXV съезда КПСС.

В каждой смене занятия проводятся регулярно.

Закончил свою работу октябрьский Пленум ЦК КПСС. Оперативно о ходе его работы информировали коллектив агитаторы. Затем пропагандисты провели занятия, персональные собеседования. Это была кропотливая работа, зато партийное бюро сегодня уверено, что слово партии доведено не только до каждого коммуниста, но до каждого работника службы.

С хорошими результатами заканчивает первый год пятилетки смена Геннадия Георгиевича Лепехина. Она с честью выполняет свои социалистические обязательства. Это и не случайно: ее руководитель не только хороший специалист, но и вдумчивый воспитатель, активный пропагандист.

Опыт работы сети политпросвещения службы управления воздушным движением аэропорта Кольцово может стать примером и для других служб и предприятий.

На снимках: служба управления воздушным движением аэропорта Кольцово заканчивает работу с экипажем Ту-104; Тамара Яковлевна Синица любую свободную минуту отводит для самообразования, подготовки к очередной лекции; занятия ведет руководитель полетов пропагандист Геннадий Георгиевич Лепехин.



ПЕРЕДО мной письмо авиатехника Юрия Подвильова. Нервное, сердитое. Тон его требовательный. Можно подумать, что человека серьезно и незаслуженно обидели, и поэтому автор письма не задумывался над выбором выражений. А ведь письмо-то адресовано министру гражданской авиации СССР.

«Почему так? — думаю я. — Почему молодой человек позволяет себе такой тон? Может, потому что в свои двадцать с небольшим лет он привык только требовать и получать? Так сказать, игра в одни ворота». И вот впервые в жизни он встретился с отказом в своем желании и возмутился. А ведь отказали-то на законном основании. Впрочем, коротко о сути дела.

...Хотел парень летать. Мечтал, как он говорит, об этом с детства. Учился, видимо, кое-как, потому что, когда пришло время держать экзамен в летное училище, он не выдержал его. Не хватило баллов. И тогда кто-то посоветовал парню: иди в техническое. Станешь техником и если мечта о небе у тебя настоящая, со временем переучишься на бортмеханика и будешь летать. Пусть не летчином, но все равно поднимешься в небо.

Окончил курсант авиатехническое училище и, не откладывая дела в долгий ящик, потребовал, чтобы его сразу переучили на бортового механика. Парню, естественно, отказали, объяснили, что сперва нужно поработать на земле, набраться опыта, заслужить доверие...

— Хочу летать, — твердил свое парень.

— Пока нельзя, — отвечали ему.

— Обманули! — возмутился парень и написал письмо министру. И вот это письмо передо мной. Прочитал я его и, признаюсь, не сочувствие, а досада и удивление вызвало оно у меня. «Неужели ты, Юрий, не понимаешь, что у министра не так уже много свободного времени, чтобы читать вот такие, по меньшей мере не-серьезные письма», — первое, что подумал я.

«...Я в 1973 году окончил десятилетку и решил посвятить себя авиации, — пишешь ты, — с детства бывал в аэропорту и часами смотрел на самолеты...» Сказано — сделано. В 1973 году Юрий подает документы в летное училище. И здесь выясняется, что одного желания еще недостаточно, нужны еще и хорошие знания за средней школой. Через три года дипломирован-

ный молодой авиатехник Юрий Иванович Подвильов февральским вьюжным днем 1976 года прибыл в аэропорт города Челябинска. Чуть-чуть присмотревшись к первой в своей жизни самостоятельной работе, он начал требовать, чтобы его переучили на бортмеханика самолета.

«...и начались мои мучения, — сетует он в письме. — И почему никто мне раньше не посоветовал, что за профессию я выбираю». Вот здорово! Ты же хорошо знал, куда поступаешь учиться. Просто, я думаю, ты никогда серьезно не интересовался тем, что такое авиация. Тебя соблазнила романтическая сторона летной профессии, а ведь работа летчика — это трудная буд-

Письмо министру

ничная работа. «Нужно пройти все семь кругов ада, прежде чем почувствуешь себя причастным, принятым, носящим по праву имя летчика», — сказал о работе летчика Герой Советского Союза заслуженный летчик — испытатель СССР В. С. Ильющин. И еще ты пишешь, кто-то сказал тебе, что, чтобы попасть на переучивание, нужно «иметь знакомство в Аэрофлоте». Разреши спросить, при чем здесь Аэрофлот? Аэрофлот — это тысячи и тысячи людей, связанных с авиацией. На земле и в воздухе. И ты сам, между прочим, тоже — Аэрофлот. Так кто же тебе мешает завести хорошее, доброе знакомство с Аэрофлотом, заслужить его уважение и доверие, набраться опыта и умения? Я уверен, что после этого Аэрофлот в лице твоих непосредственных товарищей и начальников даст тебе рекомендацию для переучивания на бортового механика самолета. Право летать необходимо заслужить.

Одного желания здесь мало. Сейчас же ты не можешь, не имеешь права летать. Самолет — одно из сложнейших технических сооружений, замечательное творение человеческих рук и разума, а ты почему-то пытаешься низвести его до уровня велосипеда. Испортился — отошел в сторону, починил — поехал дальше. Быть летчиком — это значит быть человеком крепких нервов, большого мужества и высокого профессионального мастерства. А его-то у тебя пока и нет. Между прочим, могу тебе с уверенностью сказать, что нет бортмехаников самолетов, которые бы предварительно не прошли долгий путь авиационного техника. Нет и не может быть! Кстати, по этому поводу существует специальный приказ министра. Ведь одно дело обслуживать авиационные двигатели на земле, когда рядом опытные товарищи, готовые прийти на помощь в трудную минуту, и совсем другое — там, в воздухе, где бортмеханик остается один

на один со сложным авиационным оборудованием и где не с кем посоветоваться, да и не всегда остается время на размышления. В воздухе от опыта и умения бортового механика может зависеть не только твоя личная жизнь, но и жизнь пассажиров. Авиация, как и жизнь, имеет свои законы, нарушать которые никому не дано. Это аксиома. Поговори с любым бортмехаником твоего аэропорта, поинтересуйся его личной биографией. Впрочем, для начала я расскажу тебе о хорошем бортмеханике большого воздушного лайнера Ил-18 вашего аэропорта Карпухине Николае Дмитриевиче. Ты, конечно, знаешь, что экипаж самолета, членом которого является Карпухин, приказом министра гражданской авиации нынче объявлен лучшим экипажем транспортной авиации. Николай Карпухин так же, как и ты, коренной челябинец. Начало биографии у него сходно с твоей. После десятилетки — авиационно-техническое училище, с 1958 года — работа в Челябинске. Ему тоже не терпелось сразу же подняться в небо, но он не стал бессмысленными просьбами атаковать руководителей. Он стал добросовестно трудиться. И еще пять долгих лет шел к своей мечте. Набирался опыта, постигал нелегкую науку авиационного техника. И вот, когда почувствовал себя на «ты» с техникой, только тогда попросился в воздух. И ему не отказали. Ему поверили. С тех пор прошло уже более 13 лет. Нелегких, но желанных и интересных. За эти годы в его трудовой книжке появилось более двух десятков поощрений и ни одного замечания. Кстати, прочитав твое письмо, я подумал: а действительно, сколько примерно авиатехник проходит практику на земле, прежде чем ему доверят борт самолета? Взглянул на выбор несколько личных дел. Вот Станислав Наруш — бортинженер самолета Ту-154. После окончания того же, что и ты, Иркутского авиационного технического училища, он пять лет обслуживал самолеты на земле. Сейчас бортинженер третьего класса. Заочно учится в институте инженеров гражданской авиации. В его последней аттестации есть такие слова: «Безопасность полетов обеспечивает полностью. Материальную часть умело эксплуатирует в полете и на земле». Или вот бортмеханик первого класса Цуканов Николай Григорьевич. Летает с 1966 года, а авиационное училище окончил в 1962 году. Налетал уже свыше 5000 часов. Награжден медалями «За трудовое отличие» и «За трудовую доблесть».

Можно еще называть и называть имена бортмехаников. Но сколько я ни искал, не оказалось ни одного, кто бы осмелился подняться в воздух с ходу, без прохождения практики на земле. Но зато все они, пройдя хорошую школу на земле, летают долгие годы, и летают хорошо, без каких-либо летных происшествий.

Вот так-то, Юра. А ты говоришь — тебя обманули, не пустили сразу в небо. Ты сам себя хотел обмануть. И если бы только себя... Ты только вступаешь в самостоятельную жизнь и не нужно торопить время. Не нужно неподготовленному спешить в небо. Ведь нет ничего опаснее неуверенности в себе. И тем более в воздухе. Небо не прощает ошибок.

В. САМСОНОВ.

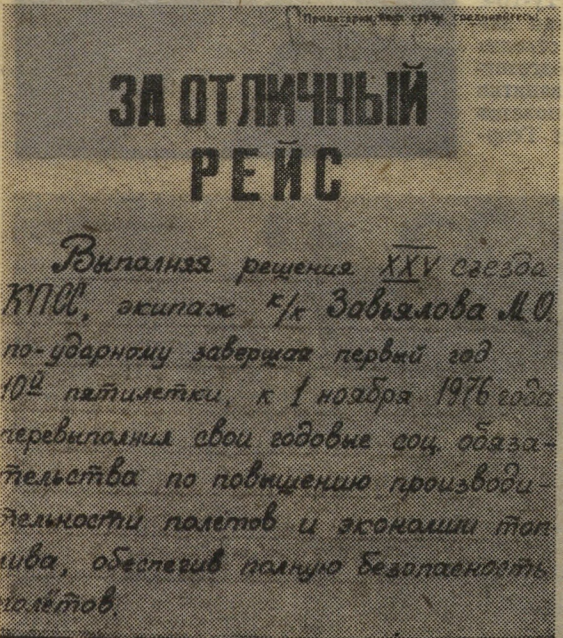


С чувством ответственности

В эти дни радостную весть принес очередной «боевой листок», выпущенный редколлективом летного коллектива самолетов Ил-18: экипаж командира корабля Михаила Осиповича Завьялова первым выполнил свои годовые социалистические обязательства и на сокращенном горючем совершил рейс в столицу

нашей Родины и обратно.

Экипаж сложился недавно — с марта нынешнего года. Его командир четвертый год летает на этом типе самолета, переучившись с Ли-2. На год меньше летает на Ил-18 второй пилот Виктор Семенович Бесков. Вы их видите на снимке...



ЗА ОТЛИЧНЫЙ РЕЙС

Выполняя решения XXV съезда КПСС, экипаж №1 Завьялова М.О. по-ударному завершил первый год 102 пятилетки, к 1 ноября 1976 года перевыполнил свои годовые соц. обязательства по повышению производительности полетов и экономии топлива, обеспечив полную безопасность полетов.

Посадка на Конжаковский камень

«Артист». «Артист»... — безуспешно взывала в эфир молоденькая радистка аэропорта, имея в виду Карпухинск. Но тот в ранний предрассветный час, надежно укрытый горами, мешавшими прохождению волн, упрямо молчал. А только там нам могли с уверенностью сообщить, увиден ли Конжаковский Камень — самая высокая вершина Среднего Урала — или, как обычно в пору неустойчивой погоды, пропал за облаками. В последнем случае о полете туда не приходилось и думать. А специальный рейс был позарез необходим авиаторам, горнякам и металлургам.

Дело в том, что нынче на Конжаке, известном еще с демидовских времен добычей платины (старинные ступа, накопальня и грохот заняли места в музее), набурило немало дунита. Это не-рудное тяжелое сырье, идущее для изготовления огнеупорных материалов. И в поселке Веселовка; у самого подножия 1569-метрового гиганта, куда мы все-таки поднялись и где расположилась комплексная геолого-геофизическая партия Уральского геологического управления, ее главный инженер В. П. Истомин сказал: — Да, буквально в поднебесье буровые брига-

ды В. В. Киселева, В. П. Лаврентьева и К. Ф. Мельхера достали из глубины недр 25 тонн керна. Но найти богатства, провести предварительную разведку лишь полдела, главное — заставить их служить людям. Заявки уже дали заводы, свердловские институты «Уралгипроурода» и огнеупоров... И хочется выразить сердечную благодарность авиации, которая оснастила нас на «вертушке» сложным оборудованием и взялась вывезти добычу.

А капризный Камень, действительно как утомленный вызовами «бис» и «браво» артист, все не показывался на сцене из-за занавеса туч. И свердловские вертолечники, серьезно оценив обстановку, приняли смелое решение: идти на него, и коли мельнет хоть какой-то просвет, попробовать-таки сесть. Через несколько минут мы были снова в воздухе. Ведь опыта экипажу винтокрылого трудяги не занимать. Командир корабля Ю. М. Дерягин до увольнения из армии летал даже на истребителях, второй пилот И. В. Степанишин освоил небо Бангладеш, выполняя свой интернациональный долг в молодой республике, бортмеханик В. В. Шелудяков тоже привык преодолевать все препятствия.

Итак, курс строго на запад, и маячившим острым горным пикам. Сосед по грузовому отсеку Н. А. Шмидтгаль, помощник бурового мастера, пытаясь покрыть гул двигателей, восторженно прокричал в ухо: «Смотри-те, вон белая макушка Конжака...». Увы, он ошибся, это оказалась не макушка, а только ее облачная ослепительная «шляпка — невидимка». «МИ-8» стал забираться, понятию, все выше. Проскочили над глубокой пропастью, и началась, как это почти всегда случается в горах, болтанка.

А посадочная площадка за белесыми, тоже летящими хлопьями все не просматривалась. Сделали большой круг, закладывая крутой вираж за виражом. Неужели доведется вернуться домой не солоно хлебавши? И вдруг в наушниках раздался до-вольный возглас, наверное «Есть окно!». Значит, пока мы настойчиво кружили над целью, ветер чуть разогнал хмарь. Но одновременно он стал плохим союзником вертолечникам. Чуть позднее они делились впечатлениями: «Рискнули снизиться, а воздушный поток, ровно упругая подушка, подложенная под живот, не дает. Наконец, преодолели с трудом сопротивление — и как бы на свою голову. С удво-

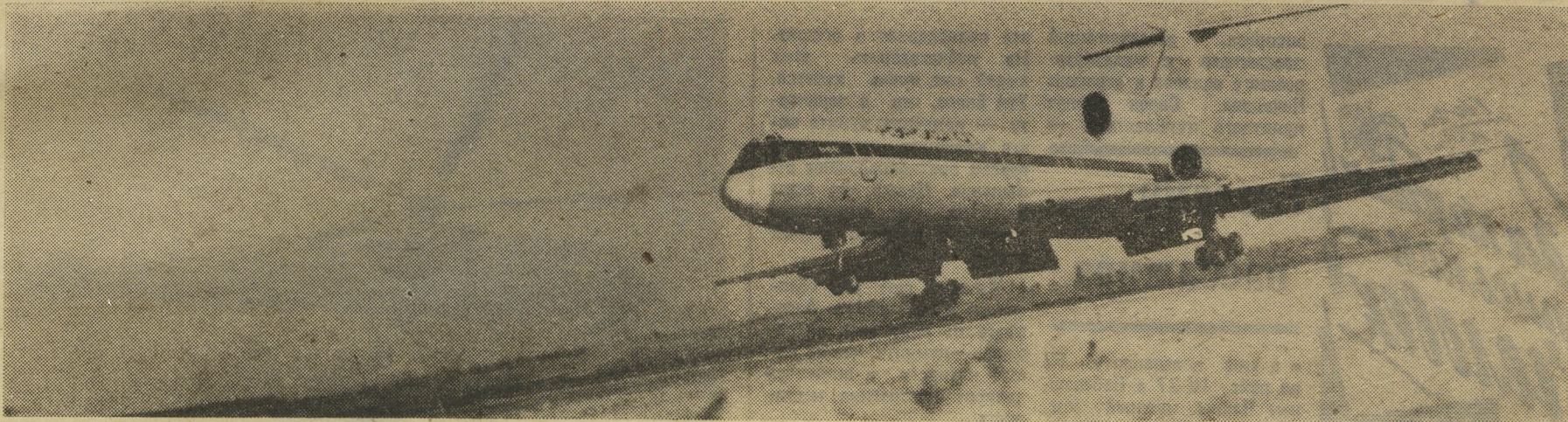
енной силой машину понесло вниз...».

Но летное мастерство и умение в итоге сказались. Малосенькое ровное плато, окаймленное отрогами и потому напоминавшее фантастический затерянный мир, приблизилось настолько, что рукой подать. Зоботливый бортмех открыл дверцу и, настроенно следя за «аэродромом», по радию передавал пилотам, как идет приземление. Взору открылся поносившийся домик-приют добытчиков, отработавшие свое трактор с буровой и пригоровленные ящики с породой.

На всякий пожарный случай винт не выключили, чтобы в любой момент срочно взмыть.

Да, редкий груз в целостности-сохранности покоился на борту. Старт словно из катапульти по вертикали — и вторично под ногами провал, в который аж жуть смотреть: ломаные гряды, скудно покрытые снегом. Зато над равниной искренне порадовались освобождению от цепких пут гор. В кабине команда утирала со лба соленый пот. Так что серобелая каменная трубка дунита, подаренная хозяевами автору этих строк, наверное, долго будет напоминать об успешно завершившейся необычной операции.

В. ЗАЙЦЕВ.



С чувством ответственности

Персональные социальные обязательства взяли на первый год десятой пятилетки все члены экипажей самолетов Ту-154. В летном коллективе развернулась напряженная борьба за их выполнение. На днях началась проверка выполнения годовых социальных обязательств. Выяснилось, что большая группа пилотов, штурманов, бортиженеров с честью справилась с их выполнением. Среди них — внештатный бортиженер-инструктор Леонид Васильевич

Ананичев. Он выполнил свои обязательства к 15 ноября. В этом году он подготовил четырех бортиженеров к самостоятельным полетам! Не отстает от Леонида Васильевича и Владимир Петрович Стахов. Бортиженер тоже выполнил свои социальные обязательства к 15 ноября. НА СНИМКАХ: Л. В. Ананичев (слева), В. П. Стахов (справа); завершает свой рейс из Хабаровска Ту-154. А. НАГИБИН. Фото автора.

ПЕРВАЯ ИДЕОЛОГИЧЕСКАЯ ОПЕРАТИВКА

По примеру крупных предприятий города в Челябинском авиапредприятии начали проводиться идеологические оперативки командно-руководящего состава. Первая состоялась 2 ноября и теперь каждый первый вторник месяца начальники главных служб (АТБ, летных подразделений, наземных служб, ЭРТОС, спецавтотранспорта, службы перевозок и других), заместитель командира по политико-воспитательной работе, секретарь парткома, секретарь комитета ВЛКСМ, директор клуба, заведующий общежитием будут собираться у командира предприятия на таких оперативках. Кроме того, короткие идеологические совещания будут проводиться в подразделениях. На идеологической планерке хозяйственные вопросы или абсолютно не затрагиваются, или затрагиваются только в аспекте партийно-политического обеспечения хозяйственной деятельности. Руководители служб должны доложить на оперативке, какие политико-воспитательные, организационные, технические и другие мероприятия проводились в службе, показать ход социалистического соревнования, его итоги, как были использованы внутренние резервы, с какими трудностями коллектив встретился в отчетном месяце и как они были преодолены, раскрыть состояние дисциплины в коллективе, показать, какие лекции, доклады, политинформации, беседы проводились. Рассказать о работе с трудновоспитуемыми и членами коллектива, чьи семьи были посещены руководителями хозяйственных и общественных органов.

ОТКРЫВАЮ дверь, и на меня с улицы наваливается белый туман. После тепла утренний морозный воздух пощипывает щеки и нос, кажется не таким черным от света мигающих звезд неба. Луна красуется всей своей желтой полнотой. Приятно пройтись по такой погоде, когда ты в теплой шубе, а на ногах унты. Редко приходится работать на «базе» в крупных городах — все больше в небольших городах и поселках с такими же небольшими аэродромами. На этот раз я в Кургане — центре Зауралья. Аэропорт в свете мощных прожекторов, как загадочное царство, возникает из темноты. По дороге встречаются старые знакомые, вдали от базы это всегда приятно.

— Ты что, опять прилетел сюда?

— Давно тебя не было... Давненько, — отвечаю я. — Работа такая, — и шуточно добавляю, — соскучился...

В БОЛЬШОМ и уютном здании аэропорта, обычно тихом и немногочисленном, сейчас оживленно идет посадка на самолет, улетающий в Москву. Через служебный вход попадаю на летное поле. Там своя жизнь. Стоят рейсовые Ан-24 и «московский» Ил-18, часто бывают здесь проходящие Ил-14 и Ту-134, Ми-8 и Ми-6. К самолетам то подъезжают, то отъезжают топливозаправщики и другие спецавтомашины, техники готовят машины к полету.

Чуть в тени, в стороне от рулежной дорожки, стоит наш вертолет Ми-2, «конек-горбунок», как ласково называют его наши ребята. Его почти незаметно из-за самолетов. Прохожу рядом с Ил-18 — ничего не скажешь, красная, надежная машина и нос у него какой-то милый, как у дельфина. Что меня привлекает в большой авиации, в чем я завидую тем, кто летает на этих тяжелых машинах? Скорость и мощность, высота и комфорт.

На высоте встречаешь постоянно сияющее солнце, его лучи делают плоскости крыльев на голубом небе серебристыми и бросают зазорные звездочки в стекла иллюминаторов. И облака... Одиночные, пушистые и мягкие, словно вата на ветках в Новый год, или рядами, как пенящиеся гребешки набегущих волн, то сплошная пелена со своими горами, равнинами и впадинами, на дне которых просматриваются кусочки родной земли.

И все-таки работа в ма-

ке». Она, укрытая чехлом, будто спит.

О СМАТРИВАЮ машину снаружи, все ли цело, все ли в порядке. Снимаю чехлы и укладываю их внутрь фюзеляжа. В кабине тоже все нормально. В расчехленном вертолете, кажется, есть что-то живое: воздухозаборники похожи на глаза, крышка аккумуляторного отсека на курносый носик, а в нижних боковых стеклах углубляется рот. Выражение какое-то детское, не то, что на Ми-1 — тот сво-

его командир вызвал ее), показываю шоферу, куда поддвигать. Подсоединяю кабель в разъем, чтобы запустить потом двигателя. А вот и мой командир — Юрий Мотков (вообще-то, приходилось работать здесь и с другими пилотами, такими как Дмитрий Дзех, Сергей Цепенников, Владимир Концовенко).

Настроение хорошее, приветствие веселое. Докладываю командиру о состоянии машины. Сегодня задержек не предвидится: «погода» есть, ма-

лота чаще один, ему, правда, немного скучно, не то что на Ми-8 — там два пилота и бортмеханик. На вертолетах Ми-2 в некоторых управлениях ГА летают бортмеханики. Наш экипаж из двух человек: я — техник по вертолету и двигателю, и командир вертолета. Мне кажется, что на наших машинах взаимоотношения пилотов и техников более тесные и дружественные, чем на других (конечно, если члены экипажа как люди сходятся). У нас все отношения в работе идут в направлении пилот — техник — пилот, наверно, поэтому взаимопонимания достичь легче.

Все готово к запуску. Делаем двигателям холодную прокрутку. Юрий нажимает на кнопку «запуск» и отрывает стопкран, я слежу за двигателями и приборами снаружи. Включается автоматика, стрелка оборотов турбокомпрессора тронувшись с нуля, успокоительно пощелкивают контакты пусковой катушки, смесь воспламеняется и отработанные газы с силой вырываются из патрубков. Плавно трогается лопасть несущего винта, все быстрее пробегает над головой, а лопасти хвостового винта мелькают так быстро, что сливаются в круг.

Запускается второй двигатель, оба работают нормально. Теперь передо мной не застывший агрегат из металла, а вертолет. После прогрева двигателя пилот производит опробование их на всех режимах. Мне нравится, когда воздух от лопастей гугими волнами бьет, давит на меня. Приходится сопротивляться, чтобы устоять на месте. Я не первый год работаю в Аэрофлоте, но все равно с интересом смотрю каждый взлет вертолета.

Колеса шасси еще не отрываются от земли, а я опеределю, что сейчас вертолет пойдет вверх. Двигатели работают на высоких оборотах, свистят турбины, шумит воздух от (Окончание на 4 стр.)

Утро начинается... до рассвета

Из блокнота авиатехника

лой авиации, особенно на вертолетах, мне нравится больше. Спросите, почему? Вы, может быть, и не посмотрите на вырвавшийся или взлетный самолет, просто не обратите внимания, читая интересную страницу «Недели», — привыкли. А вращающийся винт вертолета своим рокотом привораживает вас. Удивляешься и восторгаешься возможностями вертолета: садиться и взлетать вертикально с любых площадок, разбежаться и подняться ввысь, как самолет. Его возможности велики, можно насчитать до ста операций, которые выполняет вертолет. Начинает светать. На востоке небо чистое, с красным оттенком от зимнего солнца. На этом фоне четко выделяются темные силуэты самолетов Ан-2, крыш отдаленных домов, вышки АДС, «конуса», набухшего от небольшого ветра. Мне нравится эта картина! Видимо, подобные ей навели на мысль создать вид своеобразных современных рисунков и фотографий в силуэтах. Подхожу к своей «двой-

ни «носом» похож на хищницу-акулу. А может быть, я просто расхваливаю Ми-2 оттого, что работаю на них?

На автомашине подвожу аккумуляторы. Я устанавливаю их, небольшие, но тяжелые на свои места — энергией вертолет обеспечен. Начинаю делать основную работу по подготовке вертолета к полету: проверяю чистоту топлива; осматриваю фюзеляж, шасси, двигатели и агрегаты; контролирую заправку топливом и маслами, надежность соединений, крепление, внешнее состояние оборудования. Хорошая в обслуживании эта машина, чистая, небольшая по размерам, аккуратная. Правда, есть и неудобства, но где их не бывает! Все в порядке, закрываю капоты.

Сегодня работы не так много: не идет снег, не очень холодно, а то пришлось бы подогревать редукторы. Пока все подготовишь, уйдет немало времени. Оформляю документацию, этим и заканчиваю предполетную подготовку. Показалась АПА

шина в порядке. АПА тоже не замедлила поддвигать, что не всегда бывает и приходится самому за ней ходить. Юрий осматривает вертолет, а я готовлюсь к запуску двигателя: снимаю заглушки, проверяю надежность закрытия лючков, капотов, дверей. Хорошая у нас машина, просто воздушное такси. Иногда наш вертолет называют «Ми-8 на транзисторах». Он может взять 8 пассажиров, обзор великолепный, внутренняя обшивка мягкая, приятного цвета, удобные кресла и диван для пассажиров. Приборная доска с удобно расположенными приборами, сверху пульты управления системами. Когда сам работаешь, то в этом ничего необыкновенного нет, а те, кто видит наш вертолет первый раз, удивляются: сколько здесь приборов! Сколько здесь всего!

Я говорю им: «Это еще ничего. Мало. Посмотрели бы вы кабины на Ми-6!»

П ИЛОТ принимает у меня вертолет, отмечает это в



экспресс, доставляющий пассажиров с железнодорожного вокзала в аэропорт Кольцово. Сорок минут приятного путешествия —

Глазами пассажира

и я уже в аэропорту. Но на рейс Щ-37 в Набережные Челны, нужный мне, регистрация уже закончена. Подошел к одной из касс, объяснил ситуацию, не надеясь особенно на помощь. Но, к моему удивлению, кассир проявила чуткость и внимание. Сразу же пошла к месту регистрации, о чем-то поговорила с дежурной, затем быстро выписала мне билет.

Впечатление о городе обычно складывается у человека приезжего от общения с горожанами. А начинается оно у железнодорожных или воздушных ворот города. Гостями Свердловска ежедневно становятся тысячи пассажиров. Оказался в их числе и я. В конце октября поездом № 275 прибыл я из Тольска в Свердловск. Сразу же после того как я вышел на привокзальную площадь, к ней подошел

У стойки № 1 ждала дежурная, предупрежденная кассиром, которая проводила меня к самолету. И все это было сделано четко, без проволочек.

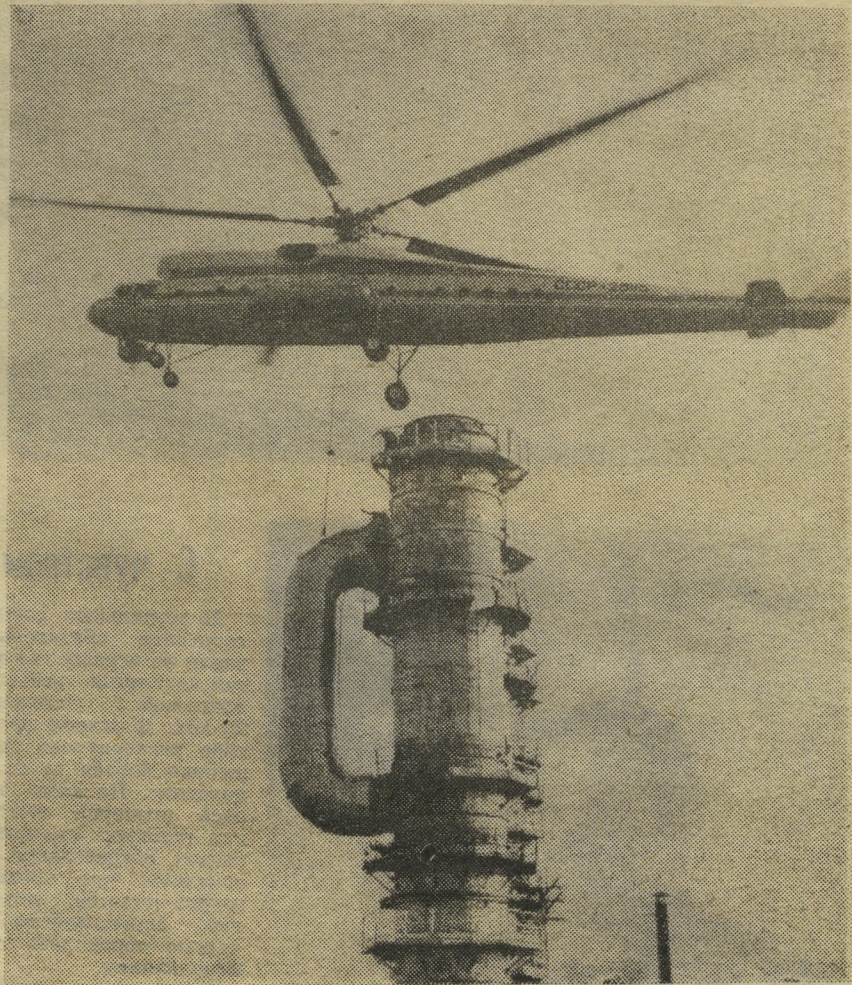
К сожалению, фамилий их я не записал, потому что

все происходило в спешке. Но поблагодарить этих людей мне очень хочется. Тем более, что в аэропорту — конечном пункте моего маршрута я встретил совсем противоположное отношение. Целый час ждал автобуса, в справочном аэропорта получил грубый ответ.

Хочется еще раз обратиться к работникам Аэрофлота от лица всех пассажиров — помните, что от вашей чуткости и внимания зависит настроение пассажира.

С уважением В. Соловьев,
инженер.
г. Набережные Челны.

ОТ РЕДАКЦИИ. Приятно, конечно, получать письма, содержащие благодарность в адрес Аэрофлота. Но при этом поражает то, что благодарность людей вызывает такое отношение к ним должностных лиц, которое заранее предусмотрено должностными инструкциями. Иначе говоря, удивляет то, что должно быть нормой. Вероятно, стоит перевозчикам задуматься над этим парадоксом.



(Окончание.
Начало на 3 стр.)

винта, лопасти которого пока вращаются в одной плоскости. Но вот концы лопастей приподнялись, образовав конус, — это пилот поднял ручку «шаг-газ». Воздух под лопастями стал еще плотнее, а на месте хвостового винта — прозрачный круг. Освобождается из-под тяжести вертолета зеркальная поверхность штоков амортизаторов шасси, хвостовая балка чуть опустилась. И вот вертолет завис.

В опытных руках пилота он смотрится очень красиво. Машинка зависает в нескольких метрах над землей, разворачивает влево, потом вправо — пилот проверяет управление хвостовым винтом, работу двигателей и систем. Повисев, он плавно садится. Немного поработав, двигатели выключаем. Я снова открываю капоты и осматриваю вертолет. Замечаний нет. Снова делаем запуск, вновь усиливается свист турбин, машина отрывается от земли и, чуть наклонившись носом вниз, устремляется вперед и вверх. Интересно и красиво взлетает вертолет, радостно мне от сознания того, что это я подготовил машину, она полетела и ею любуются люди. Чуть грустно, что я не лечу, а остаюсь на земле, чтобы ждать возвращения вертолета.

В СЕ-ТАКИ гораздо интереснее в небе, я люблю летать. Это случается при перелетах и, когда выполняя задание заказчика — нефтяников, приходится летать далеко, а обратно вернуться не хватает светлого времени. Расскажу об одном из полетов. Взлетели мы рано утром, город уже начал свой трудовой день.

Видимость отличная, как в шутку говорят, «миллион на миллион». Обычно небо ощущаешь по облакам, а их сейчас нет, и кажется, что мы летим в безграничном пространстве, до того чист и прозрачен воздух. Зима пришла рано, листья на деревьях не успели покрыться золотом. Снег уже лежит всюду, оттого сосновые рожи кажутся еще зеленее. Внизу и позади остается шоссе с бе-

гущими навстречу друг другу букашками-машинами.

Уже виднеются на горизонте, поблескивают серебром цистерны нефтеперекачивающей станции Юргамыш. Это одна из станций на нефтепроводе Нижневартовск — Куйбышев, наш заказчик. Вертолет, благодаря своим качествам, оказывает большую, иногда неоценимую помощь в обслуживании нефтепровода. Перевозим срочные грузы, необходимые детали и оборудование, специалистов, которые визуально определяют состояние нефтепровода и, в случае обнаружения неисправности, устрояют ее, хотя

Миннефтепрома». Пассажиры, а их двое, удобно располагаются на мягком диване. В салоне тепло, можно лететь, сняв теплые пальто. Все готово, можно запускать двигатель и лететь.

ПРОШЛО немного времени, а с юга уже нанесло облака. Мы летим на юго-восток. Курган остается с левой стороны. Я начинаю отсчитывать наш путь по вехам-вышкам или элеваторам в населенных пунктах, сверю маршрут по карте. Над нами стаи диких уток и чирков. Внизу — озера, лесов здесь почти нет, в основном поля, лесостепь. У нас в Свердловской об-

лау двери и смотреть на вращающийся винт над головой.

Через стекло передается чуть заметная вибрация. Впереди небо чистое. Не сразу я научился заранее замечать встречные самолеты, которые появляются сначала маленькой точкой, которая мгновенно растет, превращается в самолет и пролетает в стороне, чтобы скрыться позади снова точкой. Юрий следит за небом неотступно, я это делаю ради интереса. Многие приходится делать пилоту в полете: следить за курсом, высотой полета и показателями приборов, вести радиосвязь, грамотно управ-

пал, а то наделает что-нибудь», — подумал я в это время.

Подошел Юрий, у меня тоже все готово. Взлетели. Кажется, обратный путь проходит быстрее, хотя ветер был встречный. Блеснул своими изгибами Тобол, мы полетели чуть левее, чтобы освободить дорогу готовящемуся на полосу к взлету Як-40.

Весь город как на ладони, взглядом отыскиваю знакомые места: тут ажурный мост над рекой, а здесь приметный дом с липой, полосой протянулась улица Куйбышева. Последний разворот — и мы на прямой, готовы к посадке. Флажки на углах площадки затрепетали и натянулись от напора ветра из-под винта. Сначала вертолет касается земли задними колесами, а потом передними мягко опускается на землю.

ПОЛЕТ закончен, командир оформляет документы, а я выполняю обслуживающие после полета. Двигатели и редуктор еще горячие, дышат. В таком состоянии их лучше всего осматривать, легче обнаружить, возможно, появившиеся дефекты. Руки на ветру мерзнут, отогреваю их теплом двигателя. Осмотрел, подготовил вертолет к стоянке, теперь со спокойной душой иду отдыхать. Романтики, интересного в нашей работе много, но трудностей тоже хватает. Иногда приходится замечать какой-то агрегат, в варежках и перчатках этого не сделать, берешь в руки инструмент, их так и обжигает холодом. А делать нужно, со временем и к таким невзгодам привыкаешь. Самое главное то, что всем сердцем радуешься, любуешься взлетающим в синеву вертолетом, поднимаешь котловому помогли твои руки.

Е. ЖУЛИМОВ,
авиатехник.
Уктус.



В прошедшее воскресенье проходили традиционные соревнования по волейболу на первенство Уктусского предприятия. В упорной борьбе первое место завоевало подразделение, где командиром Г. В. Худорожков, второе место подразделение командира В. И. Зырянова, третье — команда вертолетного цеха АТБ.

Администрацией и командованием были подготовлены к первен-

В упорной борьбе

ству памятные призы, врученные лучшим волейболистам. С. Салищев и в этот раз, как и предыдущие три года, признан самым результативным нападающим. Самым активным защитником назван М. Терентьев (АТБ).

Принимали участие в первенстве и ветераны авиапредприятия. Самому результативному из них, инженеру Ю. С. Тарасову, вручен памятный приз «Ветерану спорта».

Утро начинается... до рассвета

Из блокнота авиатехника

есть автоматическая система для обнаружения неполадок, а оперативно устранить их трудно. Сколько времени уйдет на это, пока люди на машинах проедут десятки километров? С помощью вертолета это можно сделать гораздо быстрее и затрат будет меньше.

Мы уже над насосной станцией, делаем несколько кругов, извещая о своем прилете. Заходим на посадку, постепенно уменьшая скорость. Приближается земля. Если на нас посмотреть сейчас снизу, то увидишь, как бело-синяя машина с бойким рокотом винта приближается к площадке, а потом, подняв кольцами вихри снега, плавно опускается на бетонные плиты. Даем остыть двигателям на малых оборотах, а потом выключаем их.

Нас встречают, командир узнает о работе на сегодня. Как и договаривались заранее, повезем специалистов в Петропавловск-Казахский. Прогноз погоды уже есть, лететь можно. Подъезжает к площадке юркий «уазик» с надписью на дверце «обслуживание

ласты леса смешанные, но севернее хвойные преобладают. Осенью краснота осин и желтизна берез на фоне зелени соеи и елей создают неповторимые полотна, с сочными оттенками всех красок.

Здесь поля желтые-желтые от щетины соломы, оставшейся после уборки хлебов. Пролетаем над местами, по которым на карте проходит граница союзных республик. Теперь мы в небе Северного Казахстана. Кажется, ничего не изменилось, земля все такая же, но появляется новое ощущение от того, что только что был в Зауралье, а теперь уже в Казахстане. Во время полета посматриваю за показаниями приборов и обстановкой по курсу. Иногда так и тянет приложиться лбом к прохладному стек-

лять машиной. Петропавловск замечаю по дымам от предприятий. Пролетели над окраинами города, интересно, все-таки новые места. Впереди аэродром, делаем посадку на взлетную полосу, выкруливаем по дорожке на стоянку. После остановки двигателей командир уходит узнать обстановку, подготовиться к обратному полету — времени у нас хватает. А я в это время управляю вертолетом топливом, делаю осмотр по кратковременной стоянке. По полю гуляет ветер, здесь он интересный, все время закручивает пыль. Первый раз увидел небольшой смерч. Сначала не понял, что это такое, увидел в небе темный, сероватый столб, конец которого под углом упирался в пелену облаков. «Хоть бы в него никто не по-

Свердловск, «Авиатор»
20, «УРАЛА»

Редактор В. С. ГУРИН.

Тел. 295-461, 295-496.

НС 24435. Заказ № 8195.

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