

60-летию
Октября —
наш
ударный
труд!

Авиатор Урала

ОРГАН УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ
И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ



В центре внимания — безопасность полетов

На этом снимке вы видите пилота Ми-2 Евгения Александровича Загоскина, члена экипажа Ан-24 — командира корабля Ивана Васильевича Ларина и бортмеханика Владимира Михайловича Гудкова, командира Ан-2 Виктора Михайловича Морозова и его второго пилота Владимира Александровича Попова, пилота Ми-2 Юрия Васильевича Шешукова.

Эти товарищи в сложных условиях полета на авиационной технике, имеющей отказы некоторых систем, мастерски завершили полет, при этом не пострадали ни пассажиры, ни техника.

В сегодняшнем номере нашей газеты на второй странице, подготовленной совместно с летно-штурманским отделом Уральского управления гражданской авиации, рассказывается об этих людях, о их подвиге.

Фото А. Нагибина.

Повышенные обязательства

коллектива летного подразделения Челябинского авиапредприятия в ходе двухмесячной ударной вахты, посвященной 60-летию Великой Октябрьской социалистической революции

Поддерживая патриотическую инициативу коллектива авиационно-технической базы Челябинского авиапредприятия — новыми трудовыми достижениями встретить 60-летие Великой Октябрьской социалистической революции, коллектив летного подразделения Челябинского авиапредприятия встал на ударную двухмесячную вахту и берет на себя следующие повышенные обязательства:

1. В ходе ударной вахты настойчиво работать над выполнением государственного плана при обеспечении безопасности полетов, высокой дисциплинированности и организованности личного состава.

2. В целях обеспечения выполнения государственного годового плана в ходе ударной вахты мобилизовать коллектив летного подразделения на вскрытие и использование имеющихся резервов. За счет эффективного выполнения дополнительных полетов на сэкономленном топливе добиться ликвидации отставания в налете 705 часов до конца года.

3. Дополнительно к годовому плану под

разделению ПАНХ выполнить с высоким качеством заявку Челябинского облисполкома по обработке Каптакского бора удобрениями.

4. В ходе двухмесячной вахты добиться экономии не менее 150 т топлива.

5. Каждому экипажу качественно подготовиться к выполнению полетов в осенне-зимний период. Завершить подготовку коллектива к осенне-зимней навигации к 30 октября.

6. Для обеспечения культуры обслуживания пассажиров в переходный период со сложными метеословными путем тщательного изучения метеобстановки — уменьшить случаи посадок на запасные аэродромы, понижение и подтверждение минимума командиров воздушных судов.

7. Для обеспечения принятых социалистических обязательств ударной вахты вызываем на соревнования коллективы АТБ и ОП.

**ОБЯЗАТЕЛЬСТВА
ОБСУЖДЕНЫ И
ПРИНЯТЫ НА РА-
БОЧИХ СОБРА-
НИЯХ.**

В честь 60-летия Октября

Коммунисты Кировского авиапредприятия обратились с призывом в честь 60-летия Великой Октябрьской социалистической революции поработать безвозмездно в выходные дни на пусковых юбилейных объектах Кирова.

Недавно весь командно-руководящий состав авиапредприятия принял участие в сооружении диорамы, посвященной установ-

лению Советской власти в городе.

Каждую субботу и воскресенье инженерно-технический состав и служащие безвозмездно трудятся на ремонте теплотрассы.

Патриотический почин авиаторов одобрен бюро райкома КПСС и рекомендован к широкому распространению.

Навстречу осенне-зимней навигации

После месяца холодов и дождей на Урал пришла золотая осень. Лес оделся в красивый праздничный наряд. И как-то не хочется верить в то, что скоро грянут холода и вновь придет долгая суровая зима. Но труженики Аэрофлота хорошо знают, что успешная работа в зимний период во многом зависит от того, насколько хорошо и вовремя прошла подготовка к ОЗН — самому сложному периоду работы наземных служб и летного состава. Редакция нашей газеты поставила перед собой цель регулярно освещать ход подготовки к осенне-зимней навигации во всех подразделениях управления.

В подразделении самолетов Ил-18 и Ту-154 под-

готовка идет полным ходом. Вовремя был составлен подробный план, включающий в себя широкий перечень вопросов подготовки летной службы. Отдельно разработан план проведения занятий по метео, по особенностям эксплуатации материальной части в ОЗН. Вывешено расписание занятий, с ним ознакомлены все члены экипажей. Спланировано и проведено летно-технической конференции. Подготовлены в подразделении индивидуальные задания для каждого из членов экипажей, содержащие около 15 вопросов. Определены представители командно-руководящего состава для проведения теоретической подготов-

ки, приглашены лекторы по специальному разделу. Прошло совещание КРС, на котором обсуждены вопросы повышения качества подготовки и партийно-политического обеспечения полетов и повышения требовательности по выполнению требований КПСС и Министерства ГА к летно-подъемному составу. Подготовка к ОЗН взята под контроль партбюро.

У летно-подъемного состава сентябрь — месяц напряженный. Много выпускников летит на юг, все рейсы загружены. Исходя из этого решено все подразделения освободить в этом месяце только на один день. На этих занятиях изучают особые случаи в полете и руково-

дящие документы МГА. Основные же теоретические и практические занятия планируется провести в сентябре-октябре. Это и летно-технические конференции, и розыгрыши полетов.

А для тренировочных полетов нужно использовать все случаи ухудшения погоды.

В этот же период нужно проверить у всего летного состава знания порядка действий в особых случаях полета и методом розыгрышей полетов добиться четкой слаженности экипажа.

В то же время нужно проверить соответствие техники пилотирования присвоенному минимуму погоды. **Л. СЕРГЕЕВА, Кольцово.**

ЧИТАТЕЛИ «Авиатора Урала» уже знают, что в канун группы авиарботников страны были присвоены почетные звания. Среди них — штурман из Челябинска Юрий Васильевич Орешников, ставший заслуженным штурманом СССР.

...Первый сюрприз ожидал меня, когда, прилетев в Челябинск, я услышал, что Юрий Васильевич в отпуске. Неужели сорвется редакционное задание? Звоню домой и с радостью узнаю, что мой герой в Челябинске. И вот мы сидим и неторопливо беседуем.

Так уж у нас принято: в начале беседы прошу Юрия Васильевича рассказать о себе. Получается, что всю его жизнь можно условно разбить на три этапа, причем сам он, помоему, и не подозревает об этом. Учеба в Челябинском высшем военном авиационном Краснознаменном училище штурманов, работа в Горьком и, наконец, в Челябинске. Обо всем этом он рассказывает как бы вскользь, видимо, считая, что ничего примеча-

* Рассказываем о заслуженном штурмане СССР

11200 ЧАСОВ В ВОЗДУХЕ

тельного здесь нет. А вот то, как он пришел в авиацию, заслуживает внимания. Это была вторая половина 50-х годов. Конкурсы в вузы были тогда ошеломляющие и абитуриентам приходилось туговато. И вот юноша Орешников не мудрствуя лукаво подал документы в ЧВВАКУШ. И поступил! А в результате Аэрофлот приобрел первоклассного штурмана. Случайность? А, может быть, еще один довод против тех, кто ратует за выбор профессии чуть ли не с пеленок? Трудно судить. Поступил Орешников в другой институт, допустим в политехнический, — стал бы он выдающимся инженером? Может быть... А может, и нет...

С ним интересно беседовать, особенно, когда он видит, что журналистский блокнот закрыт. Задаю немпожно каверзный вопрос: — Бывали у вас моменты, когда хотелось все

бросить и уйти на другую, более спокойную работу?

— Честно говоря, бывали. Но только под влиянием минут. К сожалению, не всегда все у нас бывает настолько организовано, чтобы быть довольным. А мы, пилоты, наверное, привыкли воспринимать недостатки несколько острее...

— Юрий Васильевич, как вы относитесь к тому, что некоторые авиакомпании сейчас постепенно отказываются от услуг штурманов? Не боятся остаться без работы?

— Нет. Дело в том, что, как правило, без штурманов летают на сравнительно коротких линиях, там, где протяженность внутренних трасс мала. И это никоим образом не подходит для нашей огромной страны. Вряд ли кто рискнет, даже в воображении, пролететь без штурмана на Ту-154 от Ленинграда до Владивостока. Летом я

переувчивался на этот лайнер и смею вас заверить: работы там больше чем хватает...

Коммунист Ю. Орешников много сил и знаний отдаст воспитанию молодежи. Четырнадцать подготовленных штурманов — вот его, если можно так выразиться, послужной список. И еще одна цифра: 11200 часов — столько времени он провел в воздухе.

В этот день в квартире готовилось семейное торжество, посвященное высокой награде.

— Вот, посмотрите, жена и дочь приготовили мне сюрприз.

Я увидел на стене газету, которая в шуточной форме показывала весь путь Юрия Васильевича в авиации — от юного курсанта до опытного авиатора, первого в Челябинске заслуженного штурмана СССР.

В. СЫСИН, (Наш спецкор).



Высокая оценка

В НАЧАЛЕ сентября в актовом зале Уральского управления гражданской авиации состоялся разбор по безопасности полетов.

С анализом состояния безопасности полетов выступил начальник инспекции управления В. И. Азовцев. Он отметил, что за истекший период возросло количество отказов авиационной техники. Но благодаря поддержке и самообладанию, а также высокой выучке летного состава все они закончились благополучно.

Начальник Уральского управления гражданской авиации В. А. Утин вручил именные часы командиру корабля Ан-24 Ивану Васильевичу Ларину, бортмеханику Ан-24 Владимиру Михайловичу Гудкову (Кировское авиапредприятие), командиру самолета Ан-2 Виктору Михайловичу Морозову и второму пилоту Владимиру Александровичу Попову.

Был объявлен приказ начальника УрУ ГА: пилот Евгений Александрович Загоскин представлен к награждению знаком «Отличник Аэрофлота», а пилот Юрий Васильевич Шешуков повышен в классе. Оба они — командиры вертолетов Ми-2.

Предпосылки к летным происшествиям, летные происшествия у нас все еще имеют место. Недаром на тренажерах опытные наставники «проигрывают» самые невероятные отказы авиационной техники, а летчики — испытатели в реальных условиях изучают возможность выхода из сложных ситуаций.

В этих случаях особенно важны спайка внутри экипажа, чувство локтя, безоговорочный авторитет командира, его вера в каждого из своих подчиненных. Именно таким оказался экипаж Ан-24

Кировского авиапредприятия. В сложной ситуации каждый из них действовал четко, грамотно.

Экипаж В. И. Морозова — всего два человека. Но они показали отличную сработанность, экзактно на зрелость пилота поддержали Е. А. Загоскину и Ю. В. Шешукову из Кировского авиапредприятия.

Пришлось выполнить сложную задачу. Но оба показали высокую выучку и моральные качества, достойные советского летчика.

Результаты разбора, приказ начальника управления будут доведены до сведения всего летно-подъемного состава. Но хотелось, чтобы о мужест-

ве наших летчиков знали коллективы всех служб управления, чтобы они и на своих рабочих местах всегда проявляли такие же знания дела и находчивость. **В. БЕКЕТОВ,** начальник летно-штурманского отдела Уральского управления гражданской авиации.

Герои дня

Пилот Ми-2 Евгений Александрович Загоскин вел свой вертолет в обычный рейс. Предстояло патрулировать большой лесной массив, чтобы вовремя обнаружить очаг лесного пожара. На борту вертолета — специалисты лесосахрани. Они тщательно сверяют по карте места возможных загораний, диктуют пилоту маршрут. Внезапно вышел из строя один из двигателей. Второй двигатель Ми-2 не может один обеспечить полет машины. Требуется немедленная посадка. Евгений Александрович в считанные секунды оценил обстановку, подобрал площадку и посадил по самолетному свой вертолет. Техника оказалась в полной сохранности, пассажиры не получили ни одной царапины...

Экипаж Ан-2 Пермского МБЛ предприятия выполнял рейс между Соликамском и Ныробом. Пассажирские кресла заняли все одиннадцать человек. Самолет пошел на взлет, стал набирать высоту. Работ-

ники наземных служб заметили, что после взлета одно шасси вышло из строя. Как оказалось, произошло расхождение штока правого амортизатора с боковой резьбовой части шасси.

О неисправности было немедленно доложено на борт. Экипаж самолета принял решение садиться в аэропорту отправления. Экипаж сделал несколько заходов для того, чтобы «земля» смогла получше оценить неисправность, а потом максимально выработал топливо, чтобы избежать возникновения пожара при посадке.

Наконец, самолет пошел на посадку на одну «ногу». Когда встречающиеся прибыли к самолету, они убедились, что пассажиры и экипаж абсолютно здоровы, самолет получил исправимые повреждения.

Так командир самолета Виктор Михайлович Морозов и второй пилот Владимир Александрович Попов сумели в сложной ситуации показать свое мастерство, находчивость.



«ОБЫЧНЫЙ» РЕЙС

Это случилось 21 августа, в День Воздушного Флота СССР.

Самолет Ан-24 Кировского авиапредприятия выполнял рейс Новосибирск—Киров. Обычный рядовой рейс.

После посадки в промежуточном аэропорту Челябински экипаж в составе командира И. В. Ларина, второго пилота В. А. Трапнщина, штурмана А. А. Пестрякова и бортмеханика В. Т. Гудкова готовился к продолжению полета.

И вот уже все 48 пассажиров на борту, экипаж занял свои места. Звучит команда И. В. Ларина: «Экипаж, внимание! Докладить готовность к полету!»

Члены экипажа рапортуют о готовности. Через несколько минут самолет покатился по полосе и поднялся в воздух.

Прошло еще несколько минут. 48 пассажиров и не подозревали, что сейчас, в эти мгновения, пилоты борются за их жизнь.

Высота 1500 м, колеблются параметры, загорается красная лампа: «Стружка в двигателе». Владимир Гудков тут же докладывает: «Командир, отказ правого двигателя!»

Теперь судьба пассажиров зависела от четкой,

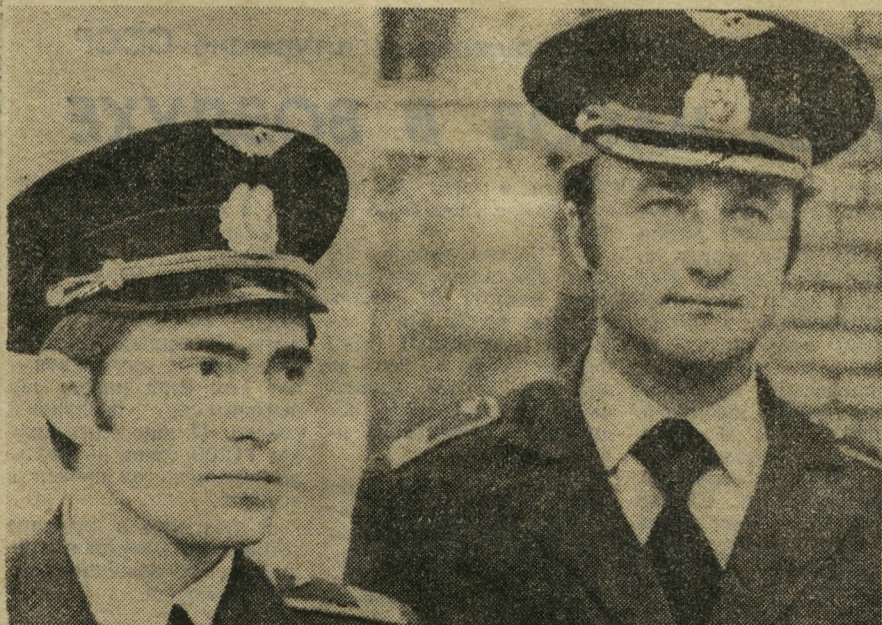
хладнокровной и синхронной работы экипажа. Не было суеты, растерянности, страха. А была уверенность в своих силах, высокое летное мастерство. Самолет благополучно садился. Так закончился этот «обычный» рейс.

Накануне Дня Воздушного Флота командир самолета Иван Васильевич Ларин за большие успехи в летной работе награжден Почетной грамотой

УрУ ГА. И в этот рейс он доказал, что достоин высокой награды.

Сегодня И. В. Ларин сидит за штурвалом самолета. Вместе с ним его друзья, настоящие друзья, которые никогда не подведут.

А. УСТЮГОВ, бортмеханик I класса Кировского авиапредприятия.



МАТЕРИАЛЫ ЭТОЙ СТРАНИЦЫ ПОДГОТОВЛЕНЫ СОВМЕСТНО С ЛЕТНО-ШТУРМАНСКИМ ОТДЕЛОМ УрУ ГА

На борту — четыре пассажира. Вертолет Ми-2 — в воздухе. Выполняется очередной рейс. Сколько их приходится на долю маленького вертолета. Он незаменим при перевозке почты, небольших партий груза в труднодоступные районы, доставляет пассажиров туда, где не садят ни один самолет.

ДОСТОИН ПОДРАЖАНИЯ

Ми-2 полюбила геологи и лесоохранные, ученые и туристы. Но особенно ему благодарны врачи — сколько жизней удалось им спасти благодаря своевременной помощи этого вертолета! Вот и на этот раз вер-

толет Ми-2 Кировского авиапредприятия под командованием Юрия Васильевича Шешукова выполнял один из таких полетов. И вдруг случилось непредвиденное — отказал один из двигателей. Пилот не растерялся

ни на секунду — он выключил «большой» двигатель и с помощью второго произвел посадку «по вертолетному».

Такая посадка пока еще редкость в нашем управлении. Пилоты Сибири специально ее отработывают, и там она уже не является редкостью.

* За бездефектную систему обслуживания НА ПОВЕСТКЕ — ВОПРОСЫ КАЧЕСТВА

В 1974 году нам было предложено внедрить систему бездефектного труда в службе движения при УВД.

Совместно с руководством службы движения, партийной, профсоюзной и комсомольской организациями был разработан план подготовки к внедрению этой системы в жизнь. Систему бездефектного труда по предложению личного состава мы переименовали в систему качества управления воздушным движением. Было разработано положение о системе качества УВД, которое было обнародовано и принято на открытом партийном собрании в марте 1976 г.

С 1 августа 1976 г. система качества была введена в действие. Она была направлена на повышение качества работы, исключение летных происшествий и предостережение к ним по вине личного состава. Основной системой качества был заложен принцип: непосредственный исполнитель (руководитель полетов, старший диспетчер, диспетчер, оператор) несет полную ответственность за качество своей работы.

В основу системы качества УВД было заложено объективное положение о том, что каждый работник физически и психологически способен выполнять работу без ошибок и нарушений. Для оценки качества работы личного состава используются средства объективного контроля.

Под качеством УВД следует понимать оценку выполнения работниками службы движения своих должностных обязанностей, технологии работы, соблюдения правил связи и фразеологии, выполнения всех документов, регламентирующих работу службы движения при УВД, оперативность в работе, проявления при

этом разумной инициативы. Отклонение от указанных требований считается браком в работе, независимо от последствий.

Был разработан перечень — за какие нарушения работник наказывается по системе качества — и соответствующие коэффициенты. Были разработаны стенды по учету качества работы по сменам, и руководитель полетов после каждой смены дает оценку работы каждого члена коллектива (смены), выставляет на стенде и записывает в журнал оценки качества.

В системе качества УВД предусмотрено материальное стимулирование путем совершенствования форм премиальной оплаты из фонда материального поощрения. Премия начисляется в максимальном размере только при достижении работником оценки качества УВД 91—100 проц. Если работник не добивается высокого уровня качества УВД, то размер премии определяется оценкой качества его труда в соответствующих соотношениях. При оценке качества 50 проц. и ниже премия не выплачивается.

Работники УВД, проработавшие год без нарушений, имеют преимущества при планировании отпусков, распределении путевок в дома отдыха и санатории.

Организовано социальное соревнование между сменами, между работниками. Ежемесячно подводятся итоги соревнования по каждому работнику, в целом по смене и между сменами, присваивается определенное место.

За первое место смене выдается денежное вознаграждение в размере 120 рублей, которое распределяется между работниками с высокими пока-

зателями по качеству работы.

После введения системы качества УВД значительно снизились нарушения со стороны личного состава, повысилась ответственность за выполнение обязанностей, возросла инициатива, активизировалось участие в общественной жизни коллектива, повысилась трудовая дисциплина и в общей сложности повысилось качество труда, его эффективность.

Система качества УВД сыграла положительную роль в политико-воспитательной работе. Командно-руководящему составу службы движения сейчас можно определить работу каждого подчиненного и его участие во всех проводимых мероприятиях.

Сейчас выявились лучшие смены, где система качества наиболее полно отражает стремление каждого члена коллектива с большой ответственностью относиться к своему делу. Это смены В. А. Бакалова и Н. Н. Тимонина.

Э. БОБРОВСКИЙ,
зам. начальника
аэропорта
Челябинск
по движению.

Экономическая учеба

В Челябинском авиапредприятии начались занятия в системе экономического образования. Первые лекции состоялись в двух сменах горангента. С экономической политикой КПСС в 10-й пятилетке ознакомил слушателей заместитель командира авиапредприятия по ПНР В. А. Мраморов.

В. АЛЕКСАНДРОВ.



Самолеты встречают и провожают старший диспетчер Тая Давыдова, дежурная по встрече и посадке Ирина Волкова и регистратор Людмила Исакова. Аэропорт Кольцово.



Слово о ветеране

Летаясь кровью, пытаюсь удержать непопулярный и вдруг отяжелевший самолет в воздухе, со снижением к земле, упрямо ведет его на свою территорию летчик. Посадку совершает «на живот» на лед Финского залива. Здесь были свои. Это случилось в начале 1944 года...

Н Очь... Ровно и убавляюще рокочут моторы. Земля углубляется по отдаленным пожарам, орудийным вспышкам и россыпи ракет. Тихоход — бомбардировщик, прижимаясь к израненной и опаленной земле, точно выходит на цель.

Дан приказ: нанести бомбовой удар по Таллинскому порту. Для вражеских зениток выход был неожиданным. Рванули взрывы, огонь и дым застлали небо, спокойно развернулись на обратный курс. Ничто не предвещало опасности. Зенитки перемалывали черную бездну ночи, но было уже поздно. Подлетая к линии фронта, напоролась на истребитель «Мессершмит-110». Используя неожиданность и свое превосходство в скорости и маневренности, кинулся в атаку!

Трассирующие нити пульметов прошли машину... Убит бортехник, командир ранен в правую руку и лицо. Превозмогая боль, об-

Летал и выбрасывал десанты в тыл врага, отвозил боеприпасы и грузы партизанам Белоруссии, вывозил раненых, ночами бомбил вражеские объекты. Летать приходилось в одиночку, надежда была только на самих себя. В сентябре 1943 года был Ленинградский фронт. В 1944 году — Центральный. Наносил удары по Кенигсбергу, Тильзиту, Пиллау. А позднее с территории Польши летал бомбить логово фашизма — Берлин, морские порты Балтики. Много пришлось повидать Петру Сергеевичу Истомину в эту лихую годину, много потерял друзей и товарищей-однополчан. Всего не описать, не перечислить.

Родина высоко оценила ратные дела П. С. Истомина. Он награжден орденами Красного Знамени, Отечественной войны I степени, Красной Звезды и 12 медалями. В настоящее время ветеран войны, ветеран труда Ижевского авиапредприятия трудится в летном подразделении.

В. ДЫРКАЧ,
рабкор.

г. Ижевск.



Горько разогреть на костре концентрат, да больше деться некуда. В квартире вода имеется только холодная и только на кухне, газ от-

ИВДЕЛЬСКИЕ СТРАДАНИЯ

ключен, в ванной вода не брызжет и не каплет, 11 коек размещено в небольшой трехкомнатной квартире, но селят, как правило, еще плотнее. А всего больше неприятностей от непрописанных «жилецов». Лишь сомкнут авиаторы усталые веки — на бросывается на них целая армия кровопийц всех мастей.

Не в тридевятом царстве, а рядом с авиаторами живут газовики. У них есть и тумбочки, и шифоньеры, и зеркала, и ковровые дорожки, и телевизор, и холодильник, и прочие предметы комфорта. Для пилотов же это — рождественская грёза. О шифоньерах они не мечтают, куда там! Хотя бы вешалку маломальскую! Ведь им, бедолагам, и пиджачки-то свои форменные повесить некуда.

Если спросить любого ивдельского мальчишку, кем хочет быть, вряд ли он скажет: летчиком. Удивляться нечему. Пи-

А что же «барин»? То бишь командование? Наверное, знать об этом не знает, ведь не ведает? Прекрасно знает. Командир вертолетного подразделения Владимир Александрович Банников, председатель ОКП Андрей Игнатьевич Вейс, командир авиапредприятия Виктор Александрович Савичев, заместитель командира предприятия по политико-воспитательной работе Николай Федорович Цветухин, заместитель командира вертолетного подразделения Геннадий Прокопьевич Гурьянов по долгу службы бывают в Ивделе и прекрасно обо всем информированы. Не проходит разбора или летно-технической конференции, где вертолетики не поднимали бы этот «больной» вопрос. Но реакция у командования, прямо скажем, барская. Банников, например, на жалобы пилотов отвечает коротко: «Нытики! Не нравится — отправлю на базу». И все остается по-прежнему. 20 дней в месяц пилоты живут в таких условиях. А ведь в Ивделе вертолетики выполняют основной объем работ, там трудится большинство экипажей.

С барским пренебрежением относятся в Уктусе

и к другим мытарствам пилотов. Каждому экипажу надлежит иметь борtpак и бортснаряжение на всякий пожарный случай. В других предприятиях и управлениях ГА дело поставлено просто: пак и снаряжение приписаны к борту, хранятся на борту в металлическом ящике под пломбой, вместе с машиной принимаются экипажем в АТБ по описи, таким же образом сдаются назад или другому экипажу. В Свердловском же авиапредприятии борtpак стал для пилотов камнем на шее. Приписывают его не к машине, а к экипажу. В вертолете хранить его негде, передавать другому экипажу, например во время смены их на точке, нельзя. Вот и висит на шее у много пилота по 3—4 «камня», то есть пайка, а где они находятся в данный момент, в каком порту, на каком вертолете, — он понятия не имеет. Случалось, что всего в подразделении числилось 16 борtpайков, а с пилотов высчитывали за 21. У командира предприятия Савичева нет желания навести порядок, устроить ящики на борту, по его мнению, — дорого. Так и продолжают страдания пилотские страдания.

П. ДЕМЕНЦЕВА.

Помните, у Некрасова: У бурмистра Власа Бабушка Ненила Починить избежку Лесу попросила. «Нет, — ответил, — лесу. Нету и не будет». «Вот придет барин — Барин нас рассудит. Барин сам увидит, Что плоха избежка, И велит дать лесу», — Думает старушка.

Н У конечно же, с детства знакомое, хрестоматийное стихотворение «Забывшая деревня». И не стали бы мы цитировать его, да уж очень навеивает «некрассовские» мотивы Ивдельский аэропорт. Представьте себе, что в роли бабушки Ненилы оказались... свердловские вертолетики. Незавидные у

них условия жизни! Отдохнуть после работы, принять душ, нормально поесть, посмотреть телевизор — здесь это неслыханная роскошь, мечта. Пилотов селят в аэропорту, кроме того, аэропорт снимает для них в городе два частных дома, выделена трехкомнатная квартира для вертолетикиков с Ми-8. Но... В порту зачастую нет постельного белья, иногда приходится располагаться на голых матрасах. Помыться негде, разве что под дождевиком. Чтобы поесть, экипажи при любой погоде вынуждены совершать пятинкилометровый маршбросок в город, до ресторана. Горько, ох как горько делается на душе, когда из окон обеих ивдельских «точек» общепита несутся традиционные свадобные крики: «Горько!»



Футбол... со сверхурочными

С 9 по 11 сентября в г. Свердловске на стадионе «Динамо» проходили финальные игры на первенство Уральского управления ГА. Участвовали команды-победительницы зональных соревнований гг. Челябинска, Ижевска и Свердловска. Первая встреча — между командами Челябинска и Ижевска — закончилась ничейным результатом 1:1.

На следующий день встретились коллективы г. Ижевска и Свердловска (Уктус). В трудной борьбе одержали победу свердловчане (4:3). И, наконец, последняя решающая схватка на футбольном поле между командами Свердловска и Челябинска. Челябинским футболистам пужна была победа, а свердловчанам достаточно было ничейного результата, чтобы стать чемпионами управления. Ну, видно, сказались большая физическая нагрузка на спортсменах из команды Уктуса, которые, чтобы участвовать в соревнованиях, отработали по две-три смены на производстве сверхурочно. Футболистам и их инструктору Л. В. Нечаевой дорога спортивная честь коллектива, чего не скажешь о руководителях Уктусского авиапредприятия. В результате команда проиграла челябинцам со счетом 0:2.

ФУТБОК

Итак, чемпионом Уральского управления ГА по футболу стала команда Челябинска, она набрала 3 очка. Второе место заняла команда г. Свердловска и третье — футболисты Ижевска. Лучшими игроками признаны защитник П. Карява (Ижевск), полузащитник В. Серебряков (Челябинск), нападающий В. Киселев (Уктус). Они получили ценные подарки.

Четкая и слаженная работа оргкомитета позволила провести финальные соревнования на должном уровне. Особо хочется отметить члена оргкомитета А. С. Еремина и врача соревнований Т. В. Ветрову, которые с большой ответственностью отнеслись к порученному делу.

С. ЛОГИНОВ,
ст. инструктор
по ФИС управления.

В помощь пропагандисту

Пономарев Л. Н. Трудные династии — носители передовых традиций рабочего класса. Москва. «Знание», 1974. XVII съезд ВЛКСМ и проблемы формирования личности молодого рабочего. Научно-практиче-

ская конференция. Челябинск, 1975. Наставник. Сборник. Челябинск. Южно-Уральское кн. изд-во, 1974. Наставник и воспитание молодежи. Сборник. Челябинск. Южно-Уральское кн. изд-во, 1975.

СТАТИСТИКИ, занимающиеся проблемами гражданской авиации, утверждают, что реактивные лайнеры перевозят в наши дни больше животных, чем людей. Из Африки и Индии ежегодно доставляют по воздуху в Европу и Америку по

ДЛЯ КОГО ЖЕ АВИАЦИЯ?

60—70 тысяч обезьян. Зоопарки получают теперь с аэродромов не только попугайчиков, аквариумных рыбок и мелких змей, но и удавов, слонов, тигров, носорогов, кенгуру, антилоп. Авиакомпаниями Голландии и ГДР ежегодно отправляют на экспорт по несколько миллионов канареек. Не отстают от них и японцы, экспортирующие экзотических певчих птиц. Бельгийское общество охраны животных напоминает каждую осень самолеты, чтобы перевозить на юг почтаемых в этой стране ласточек и аистов, запоздавших с самостоятельным перелетом. Цыплята, утята и индейки, только что вылупившиеся в инкубаторах, перелетают из страны в страну десятками миллионов в сезон. В Италии на самолетах перевозят стада телят, а в Австралии — овец. Если же сюда приплюсовать мальков рыб, маленьких крабов и креветок, которых перевозят на самолетах из одного моря в другое, то получается, что люди пользуются авиалиниями значительно меньше, чем животные.

Над тропами яков

Недавно Центральный Комитет Компартии Киргизии и Совет Министров республики приняли постановление, от которого в немалой степени зависит будущее высокогорной Нарынской области, занимающей четверть всей площади Киргизской ССР.

К 1980 году намечено построить и реконструировать 133 километра дорог, возвести несколько сооружений, создающих удобства для автомобилистов и пассажиров. На эти цели отпускается средств в пять раз больше, чем в минувшей пятилетке.

Безотказно станут летать и «Яки» над тропами яков. Уже начаты работы по модернизации Нарынского аэропорта, расположенного на узкой речной террасе между двумя хребтами.
Р. БИКАТИРОВ.

Внимание! Операция «Пешеход»

Впервые человек пострадал от столкновения с автомобилем 84 года назад, на сегодня только в Свердловске за 1977 год в дорожно-транспортных происшествиях 79 человек погибли и 899 получили травмы различной степени тяжести. А во всех странах мира ежегодно гибнет более 350 тысяч и становится инвалидами около 8 миллионов человек. Вот почему проблема обеспечения безопасности дорожного движения стала сегодня проблемой № 1, а ее решение — задачей государственной важности.

Много внимания уделяет этому вопросу наше Советское государство: ежегодно проводятся декады и месячные смотры безопасности дорожного движения, направленные на борьбу с нарушителями правил, усиливается воспитательная работа среди всех категорий участников движения.

Однако аварийность остается пока высокой. И, как показывает анализ, основным виновником дорожно-транспортных происшествий становится пешеход — человек, либо не знающий правил дорожного движения, либо сознательно пренебрегающий ими. Но ведь получая увечья или погибая, пешеход расплачивается за свое незнание или беспечность не только собственным здоровьем или жизнью, а нередко подводит под удар других участников движения — водителей, окружающих людей, собственных детей.

Как остановить пешехода-нарушителя? Как заставить его осознать себя участником движения, заставить понять, что его поведение на улице — не его личное дело, а дело государственной важности, государственного значения?

Ответ на эти вопросы должен дать сентябрь — месяц проведения всеобщей операции «Пешеход», месяц активной борьбы с нарушителями правил дорожного движения и не менее активной воспитательной и разъяснительной работы среди тех, кто не знает этих правил.

Образцовый порядок на дорогах — это жизнь людей, сохранение больших материальных ценностей. Это — забота не только работников государственной автомобильной инспекции, но и каждого из нас.

Пешеходы, водители, руководители автопредприятий и других организаций и учреждений! Вы должны внести свой посильный вклад в общее дело — сделать наши улицы и дороги безопасными.

Н. КОВАЛЕНКО,
ст. инструктор ГАИ.

Объявление

Рижский Краснознаменный институт инженеров гражданской авиации им. Ленинского комсомола

производит прием слушателей на подготовительное отделение с отрывом от производства.

Документы принимаются с 1 октября до 10 ноября 1977 года, рассмотрение документов, собеседование и зачисление производятся с 25 по 30 ноября, начало занятий — с 1 декабря.

На подготовительное отделение принимаются лица мужского пола в возрасте до 34 лет со средним образованием, из числа передовых рабочих промышленных предприятий, колхозников, имеющих стаж непрерывной практической работы не менее одного года на данном предприятии после окончания средней школы; уволенные в запас из рядов Вооруженных Сил СССР, после прохождения полного срока действительной военной службы, по направлениям промышленных предприятий, строений, организаций транспорта и связи, совхозов, колхозов, геологоразведочных организаций, военных частей.

Срок обучения восемь месяцев. Слушатели, окончившие подготовительное отделение и успешно сдавшие выпускные экзамены, зачисляются в институт.

Принятые на учебу обеспечиваются стипендией, иногородним предоставляется общежитие.

Поступающие на подготовительное отделение подают следующие документы:

- заявление на имя ректора,
 - документы о среднем образовании (подлинник),
 - характеристику,
 - направление с предприятия или из воинской части (по установленной форме),
 - выписку из трудовой книжки,
 - 8 фотокарточек (3x4 см, без головного убора),
 - медицинскую справку (форма № 286).
- Документы принимаются по адресу: ул. Беллинского, 246, отдел кадров Уральского управления гражданской авиации.

Свердловск. «Авиатор УРАЛА»

Редактор В. ГУРИН.

Тел. 295 461, 295 496.

НС 22582. Заказ № 7572.

Издательство «Уральский рабочий», г. Свердловск, проспект Ленина, 49.