

ВКЛЮЧАЙТЕСЬ В ПОХОД ЗА ЭКОНОМИЮ ЭЛЕКТРОЭНЕРГИИ!

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

Надо обеспечить рациональное использование каждого киловатт-часа в промышленности, на железнодорожном и городском транспорте, в коммунально-бытовых предприятиях, в освещении промышленных и общественных зданий, улиц, площадей, жилых помещений.

(Из письма ЦК КПСС «О рациональном использовании электрической энергии в народном хозяйстве»).

ДЕЛОМ ОТВЕТИМ

на призыв партии

Большое внимание партия и правительство уделяют бережному, экономному расходованию электроэнергии. Да это и понятно. Без электрификации невозможно осуществить широкую механизацию и автоматизацию различных отраслей народного хозяйства. Электрификация — основа технического прогресса.

Но дело не только в том, чтобы строить новые электростанции и гидростанции. Необходимо разумно расходовать энергию, получаемую от имеющихся энергосистем. Об этом-то нам и напоминает партия.

Взять хотя бы наш Свердловский аэропорт. Безусловно, мы расходует электроэнергию меньше, чем какие-либо гиганты промышленности. Но тем не менее у нас никогда не велось борьбы за ее экономию, за каждый киловатт-час. А между тем экономия по нашему аэропорту только на один процент от годового расхода составит 41500 киловатт-часов. Сэкономить же мы можем не один процент.

Сейчас перед работниками электрослужбы аэропорта стоит очень ответственная задача — внедрять самые экономичные режимы работы электрооборудования и отдельных объектов в целом.

Намечен и уже претворяется в жизнь ряд мероприятий по экономии электроэнергии. Например, замена электроламп менее мощными, где это возможно, по условиям труда. Раньше каждый начальник службы выписывал такие электролампочки, какие, на его взгляд, казались необходимыми. В результате при обследовании служб обнаружилось, что большое применение нашли электролампы на 200—300 ватт, хотя положено использовать лампочки на 100 ватт. Чтобы подобных слу-

чаев больше не повторялось, сейчас выдача всего электрооборудования производится под контролем работников электрослужбы.

Неразумное потребление электроэнергии — это преступное расходование огромных ценностей. Каналов же, по которым уходят драгоценные киловатт-часы, у нас еще довольно много. Взять хотя бы такой пример. В служебных помещениях температура держится очень низкая, и поэтому отдельные работники приобретают, так сказать, индивидуальный обогрев, включая электроплитки, рефлекторы и даже электрические печки. Борьба с такой «формой отопления» оказалась очень трудной. Да и как не включить рефлектор, когда от радиаторов парового отопления веет «космическим холодом»...

Кроме того, в целях экономии электроэнергии необходимо рационально использовать электродвигатели. Ведь что получается. В какой-то службе вышел из строя мотор. Равного по мощности для замены нет, зато есть мотор более высокой мощности. Его и ставят. И хотя электроэнергия он потребляет больше, а загружен процентов на 60, а то и того меньше, это никого не беспокоит. Ведь за перерасход электроэнергии никто не отвечает.

Работники же электрослужбы взяли на себя в настоящее время контроль и обязанности по уходу за электромоторами не могут из-за малочисленности штата.

При создании Свердловского аэропорта был составлен и штат работников электрослужбы. Времени с тех пор прошло немало. Рос аэропорт, прибавлялось обязанностей у работников электрослужбы, а штат не увеличивался. Мы должны еще обслуживать жилищно-коммунальный отдел, а где взять электротехников?

Очень нужны нам электросле-



Орган политотдела Уральской отдельной авиагруппы
ГВФ и теркома профсоюза авиаработников

№ 96 (918). СУББОТА, 19 ДЕКАБРЯ 1959 г. Год издания 17-й

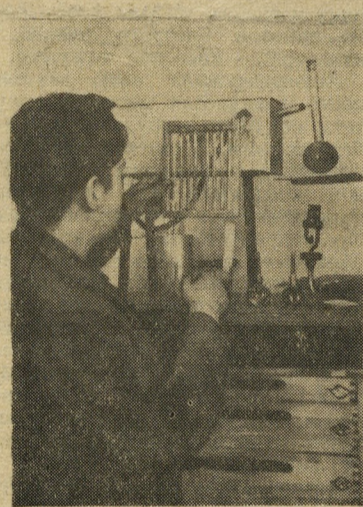
сари. Тогда мы сможем взять все электрооборудование под свой контроль, сможем производить ремонт вышедших из строя моторов у себя в службе.

Немало недостатков и в части наружного освещения аэропорта, очень плохо обстоит дело с лампами требуемой мощности. Например, в ноябре из-за отсутствия ламп на 150 ватт пришлось ставить электролампы на 200 и даже 300 ватт.

Пусть отмеченные мною недостатки не слишком значительны, но ведь из мелочей-то и складывается большое. В построении здания коммунизма важен каждый кирпичик. И энергетика является как раз очень значительным кирпичиком.

Только по предварительным подсчетам, в Свердловском аэропорту в будущем году имеются возможности сэкономить электроэнергии минимум около 50—60 тысяч киловатт-часов. Но ведь это минимум!..

И. ГЛАЗЫРИН,
инженер-энергетик.



Отлично трудится в эти дни, перевыполняя сменные задания, техник ГСМ Салехардского подразделения Г. Майоров.



Из Москвы поступил приказ начальника ГУ ГВФ о награждении нагрудными знаками за личный безаварийный налет и безупречную летную работу 14 авиаспециалистов Уральской авиагруппы.

Второй знак «За налет 1 000 000 километров» украсит теперь грудь бортмеханика М. Н. Хлопотова.

Командир эскадрильи И. С. Васильев, штурман Б. П. Вотин, второй пилот И. А. Ивлиев, командиры самолетов В. И. Несветаев и И. Т. Симонов и командир корабля Б. В. Чирков получают знаки «За налет 1 000 000 километров».

Нагрудными знаками «За налет 500 000 километров» награждены командир эскадрильи М. С. Базовкин, заместитель командира эскадрильи Г. Н. Востряков, командиры самолетов И. Г. Загоскин и А. П. Моисеев, второй пилот Л. П. Лузин.

Пилоту Ю. М. Булюхину и командиру звена М. Н. Корытнюку оудут вручены знаки «За налет 300 000 километров».

БЕРЕЖНО, ПО-ХОЗЯЙСКИ

Письмо Центрального Комитета КПСС «О рациональном использовании электрической энергии в народном хозяйстве» поднимает очень важный вопрос.

Наши подразделения являются потребителями огромного количества электроэнергии. Но никто еще не задумывался над вопросом ее экономии, бережного ее расходования, никто еще не начинал борьбу за каждый киловатт-час.

Если же возьмемся за это дело по-хозяйски, начнем экономить электроэнергию, то получим огромный эффект. Ведь у нас еще очень много путей нерационального расходования электроэнергии.

Возьмем к примеру аэровокзал. Здесь возле штурманской комнаты, радиобюро и метеостанции целый день горят электролампочки. То же самое и на втором этаже. И никто не думает о том, что это перерасход энергии. Безусловно, бесполезно потребляется одной лампочкой очень небольшое количество энергии. А сколько таких никому ненужных лампочек включено днем! Взятые все вместе они потребляют уже

довольно много энергии. Или возьмем стенд около аэровокзала. Вечером возле стенда включают лампочки освещения и горят до самого утра. Пассажиры ночью не бывает, никого ночью у стенда не увидишь. Так зачем же это бесполезное освещение? Ведь оно, собственно, никому не нужно.

Много электроэнергии нерационально расходует и жилищно-коммунальный фонд аэроаэроузона.

В поход за экономией электроэнергии должны включиться не только работники электрослужбы, но и все авиаработники. Надо бороться за каждый киловатт-час. К этому делу следует привлечь партийный и профсоюзный актив. Необходимо создать контрольные посты, которые вели бы учет за расходованием электроэнергии.

Письмо Центрального Комитета КПСС призывает нас по-хозяйски, бережно расходовать электроэнергию, экономить каждый киловатт-час.

Е. ИРКАЛЕВ,
электромонтер Уктусского подразделения.

Каждый киловатт-час должен быть на счету

Наше ремонтное предприятие на различные технические нужды потребляет большое количество электроэнергии. До сих пор мы стремились использовать ее на возможно большем количестве операций. Никто из нас не задавался целью экономии электроэнергии.

Письмо Центрального Комитета поставило перед нами большие задачи. Организация разумного расходования электроэнергии должна стать задачей огромного общегосударственного значения.

У нас еще много случаев, когда электроэнергия тратится бесхозяйственно. Возьмем, к примеру, некоторые цеха ремпредприятия. В механическом цехе установлены станки ДИП-200 с электрическими моторами в 7 и 8 киловатт. Но при существующей нагрузке эти станки могут работать с моторами мощностью в 4—4,5 киловатта, т. е. сама нагрузка станков очень мала. Таким образом, на каждом станке экономится за смену 24 киловатт-часа. И это только на одном станке! Кроме того, на участке промывки деталей керосином под давлением установлен электродвигатель в 7 киловатт, хотя загружен он меньше, чем наполовину. Если здесь установить соответствующий двигатель, то получится экономия электроэнергии в 4,2 киловатта.

Намечается провести ряд технических мероприятий, в результате которых потребление электроэнергии предприятием значи-

тельно уменьшится. Например, не допускать холостой работы компрессорной станции, для чего установить световую сигнализацию с основным потребителем воздуха.

В ближайшее время приступим к переводу подогрева масла на МИСе с электрического на паровой подогрев. Только на осуществлении одного этого мероприятия можно сэкономить около 100 киловатт-часов.

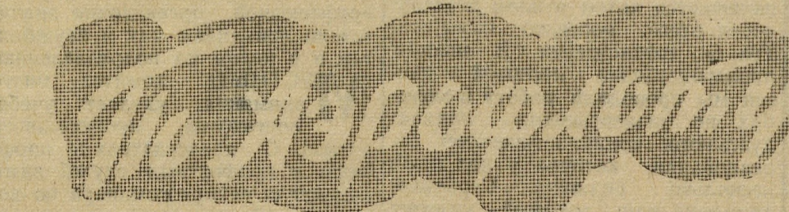
Неменьшую экономию даст осуществление такого мероприятия: намечаем поставить нагревательные элементы печей и сушильных шкафов без увеличения их номинальной мощности.

Большую экономию электроэнергии можно получить, если за ее сбережением будут следить все рабочие. Возьмем освещение. Люди уходят из цеха, а свет иногда забывают выключить.

Нами намечено упорядочить освещение рабочих мест в цехах и на участках. В связи с этим группы выключателей будут соответственно разбиты на меньшие. Кроме того, мы будем учитывать еще и естественное освещение.

Центральный Комитет призывает развернуть всенародный поход за выявление и использование резервов экономии электроэнергии. Каждый авиаработник должен включиться в поход за рациональное использование электроэнергии.

К. ПЕРВУШИН,
главный механик ремпредприятия.



20000 гектаров

Алма-Атинское и Чимкентское подразделения в ноябре приступили к авиационной осенней подкормке озимых хлебов и внесению удобрений под зяблевую вспашку хлопковых полей Казахстана. На 20 ноября обработано свыше 20 тысяч гектаров.

Экипажи самолетов Алма-Аты, Актюбинска, Усть-Каменогорска и других городов оказывают помощь по внесению удобрений на хлопковые плантации труженикам сельского хозяйства Узбекистана.

«Советский пилот».

Сельхозавиации — прочную научную базу

Коллегия Главного управления Гражданского воздушного флота приняла решение организовать в Ташкенте научно-исследовательскую группу отдела сельскохозяйственной авиации Государственного научно-исследовательского института ГВФ.

На среднеазиатскую научно-исследовательскую группу отдела сельскохозяйственной авиации ГосНИИ ГВФ возлагает следующие задачи: разработку системы комплексного применения самолетов и вертолетов по повышению и защите урожая сельскохозяйственных культур в хлопководческих хозяйствах Средней Азии;

экономическое обоснование применения самолетов в хлопководческих и других хозяйствах Средней Азии и ряд других важных вопросов согласно разработанному тематическому плану.

«Крылья Востока».

Рапортуют тюменцы

Достойным подарком встречает коллектив Тюменского аэропорта предстоящий Пленум ЦК Коммунистической партии Советского Союза. 10 декабря, на десять дней раньше, чем предусмотрено социалистическим обязательством, выполнены годовой план авиaperевозок и план выручки.

Коллектив обеспечил работу без происшествий.

Особенно хорошо трудились служба перевозок, инженерно-авиационная, связисты.

Коллектив аэропорта полон решимости и впредь хорошо трудиться на благо нашей Родины.

Н. СОРОКИН,
начальник аэропорта.

Необычные пассажиры

Недавно из аэропорта Алдан в Якутск и колхозы одного из районов самолетом был отправлен необычный груз — 30 штук высокопродуктивных телят.

Все они хорошо перенесли путешествие и сейчас приживаются в колхозных стадах Якутии.

Аэропорт Алдан в свою очередь принял для района породистых цыплят, перевезенных из Благовещенска.

Из Якутского аэропорта на Север отправлены ондатры, мех которых высоко ценится и находится спрос у населения. Ондатры будут разводиться в новых местах.

«Северная трасса».

Мересев Заполярья

Сейчас в Свердловске по приглашению общественных организаций гостит Герой Советского Союза Захар Артемьевич Сорокин. Высокий, стройный, слегка прихрамывающий на обе ноги, со строгим выражением мужественного лица, З. А. Сорокин производит большое впечатление на каждого, а его рассказ покоряет и поражает необычной силой стойкости этого рядового советского человека.

Мы попросили З. А. Сорокина рассказать о некоторых эпизодах его подвига.

— С первых дней войны, — начал Захар Артемьевич, — мне пришлось участвовать в действующей армии. Вскоре наш полк перевели на север. Попал я в эскадрилью, которой командовал прославленный военный летчик, впоследствии дважды Герой Советского Союза Борис Феоктистович Сафонов. Позднее Сафонов командовал авиаполком, из которого вышло 27 Героев Советского Союза. В боях мною было сбито шесть вражеских самолетов. 25 октября 1941 года мне довелось участвовать в редком бою с фашистами, в районе Тириберка Мурманской области. Бой был горячий. Сбив один вражеский самолет, я почувствовал, что боеприпасы кончились. Решил идти на таран. Выбрав удобный момент, направил самолет на врага. Еще один фашист нашел могилу в сопках. Но тут я почувствовал, что мой самолет поврежден. Нужно садиться. А кругом сопки. С трудом отыскал небольшое озеро между сопкой и посадил самолет на

лед. Приземлившись, тотчас же увидел на противоположной стороне озера немецкий самолет, который только что сбил в бою. Теперь предстояла борьба с фашистскими летчиками на земле. Первого фашиста я застрелил из пистолета. Со вторым пришлось драться врукопашную. Поединок закончился моей победой. В тот же миг я понял, что остался один в пустыне белого безмолвия. Как добраться до своих? Кругом сопки — на десятки километров. Метет пурга. Неужели смерть? Болела простреленная нога. В рукопашной борьбе с фашистским летчиком была повреждена скула и выбиты зубы. Даже есть ничего нельзя — так больно. Провиант выбросил. И пошел. В эти дни стояли сильные морозы. Шесть дней пробирался до своих, встретив в пути лишь волков, да белых куропаток. Обморозил ноги. А когда попал в госпиталь, мне ампутировали обе ноги ниже колен.

«Что же теперь? — мучительно билась мысль. — Неужели отлетался? Нет! Не отлетался!» Решил не сдаваться. Вскоре мне сделали протезы и я стал учиться ходить. С огромным трудом удалось добраться разрешения сесть на боевой самолет. И вот я снова на истребителе. Участвую в боях. Уже летая с протезами, я сбил еще двенадцать самолетов фашистов. 19 августа 1944 года мне было присвоено звание Героя Советского Союза. Вот и все. Впрочем, об этой истории я рассказывал в книжках.

— У вас есть свои литературные произведения?

— Да. Первой книжкой бы-

ла биографическая повесть «Нет, не отлетался», в которой кратко повествуется о боевой жизни. Вторая называлась «В небе Заполярья». Сейчас в издательстве ДОСААФ выходит из печати третья повесть «Поединок в снежной пустыне». Кроме этого, мне очень часто приходится выступать по просьбе редакций центральных газет и журналов с очерками, воспоминаниями, публицистическими статьями. Недавно в газете «Советский патриот» напечатан большой цикл очерков, названный «Друзья-однополчане».

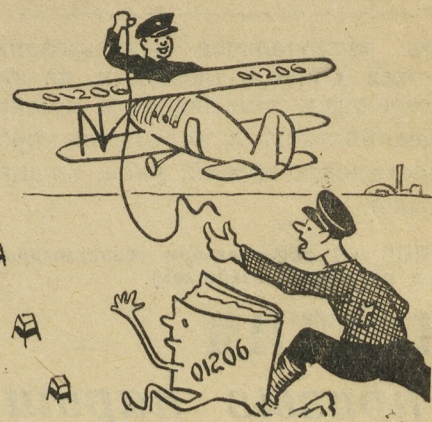
— А каковы ваши планы?

— Их много. Хочется рассказать молодежи о виденном, слышанном и прочувствованном на войне, обратиться к современникам с горячим призывом — изо дня в день укреплять и охранять мир. Ближайшие планы — написать большую повесть об однополчане, бесстрашном соколе Павле Орлове.

— Вы участвуете в общественной жизни?

— Я член Советского комитета ветеранов войны. Часто приходится выступать перед советскими людьми с воспоминаниями о пережитом в годы войны, с призывом защищать мир. Переписываюсь с ветеранами войны Англии, Венгрии, с молодежью Чехословакии. Весной мне предстоит поездка в Венгрию в составе делегации советских ветеранов войны. А летом по приглашению моего китайского друга героя-партизана Ван Мей-цана, также потерявшего в войне обе ноги, поеду в Китай.

В. РУСИН.



В комнате штурманской подготовки Салехардского подразделения часто можно видеть пилотов, весело, с остроумными комментариями рассматривающих вывешенный очередной номер «Боевого листка». Нарушители дисциплины и правил безопасности полетов, отдельные проступки пилотов — все это становится тотчас предметом сатирического изображения и осуждения на страницах печати.

Около года в летном коллективе Салехардского подразделения издается «Боевой листок». Выходит он аккуратно — четыре раза в месяц. Редколлегия его состоит из молодых пилотов, пользующихся в коллективе авторитетом: редактор — Б. Н. Бурлов, член редколлегии — Е. Ф. Муратов, художники — А. Н. Фефанов и Ю. А. Слободсков.

Большой популярностью пользуются выступления «Боевого листка». (Нарушительно, попавшему на острие пера боевой редакционной четверки, в другой раз не за-



Тов. Матышин, сколько же нам еще терпеть?

«В отделении связи холодно, неуютно. Помещение явно мало, от холода в чернильницах замерзает чернила. Удивляемся, как можно работать в таких условиях. Почему аэропорт не предоставит другое помещение или хотя бы не утеплит дверь?»

Эта запись сделана в книге жалоб и предложений пилотом-инструктором Н. А. Бгашевым и тов. Котляровой. Подобные же высказывания мы часто слышим и от многих других товарищей.

Но если бы только слышать... Мы на себе испытываем все температурные колебания и даже силу дуящих ветров.

Перевели нас в это помещение в середине августа. Заместитель начальника аэропорта по наземным службам заверил всех, что здесь мы будем находиться самое большее недели две. Но прошло уже более трех месяцев, а переводить нас пока что никуда не собираются.

Помещение же совершенно непригодно для размещения почтового отделения. Штукатурка на стенах и потолке отпала, по всей внешней стене сантиметровые щели, через которые просматривается улица.

В конце ноября наше помещение четыре дня совершенно не отапливалось. А 27 ноября мы первую половину дня вообще не работали, так как в помещении стоял такой холод, что даже чернила в чернильницах замерзли.

Помещение непригодно для почтового отделения еще и в том отношении, что у нас не может быть никакой уверенности в сохранности доверенных нам почтовых ценностей. Кладовая, где сложены посылки, представляет из себя обыкновенную маленькую комнатку с тонкими стенами и огромными щелями у пола, в которые может пролезть большая кошка. Кроме того, в помещении много мышей, крыс. Как же мы в этих условиях можем отвечать за сохранность почтовых отправлений?

Не раз об этом говорили П. П. Матышину, но всегда один и тот же ответ: «Ну так что ж я могу сделать? Помещения другого пока нет. Потерпите...»

И мы терпели. Но в конце концов всякому терпению приходит конец.

В. ВАСИЛЬЕВА, Н. КОКОРИНА, почтовые агенты,
З. БЕЛОЗЕРОВА, К. СЕМЕРИКОВА, почтальоны.

Растет мастерство

В Уктусском подразделении осенью введен в строй и летает командиром самолета Ан-2 Борис Петрович Плотников. Он налетал уже 150 часов. Недавно Б. П. Плотников допущен к перевозке пассажиров.

В декабре закончили проходные теоретического курса при учебно-тренировочном отряде пилоты Б. В. Виноградов и Г. М. Конобеев. Сейчас они вводятся в строй на командиров самолетов Ан-2.

Н. МАМАКОВ,
командир летного коллектива.

Профсоюзная жизнь

ЗА ПОСЛЕДНЕЕ время значительно возросла роль профсоюзных организаций в решении хозяйственных вопросов и вопросов массово-политической работы с трудящимися.

Местный комитет нашего Челябинского подразделения, избранный в мае этого года, начал свою деятельность с организации постоянно действующих комиссий и развертывания работы с профсоюзным активом. У нас было образовано шесть комиссий: производственно-массовая, культурно-массовая, жилищно-бытовая, охраны труда и техники безопасности, труда и заработной платы и комиссия рабочего контроля. Их возглавляют члены нашего местного комитета тт. Коробцов, Часовских, Рыбин, Шишков, Орешков и Комаров, которые являются председателями этих комиссий.

Комиссии планируют свою работу на каждый месяц. Часть мероприятий, указанных там, включается затем в план деятельности всего местного комитета. Так, в соответствии с планом производственно-массовой комиссии мы проводили работу в службах по развертыванию индивидуального социального соревнования, которое у нас было несколько снижено. Серьезное внимание наш местный комитет уделял также развертыванию соревнования за право называться коллективом коммунистического труда. За это высокое звание борются у нас смена техслужбы, возглавляемая инженером И. И. Коваленко, летный коллектив самолетов Ан-2 — командир А. К. Филинских и работники АМСГ, руководимые П. Ф. Рыбаковым.

НЕДАВНО в Челябинском гарнизоне стал работать кинотеатр-клуб. Это возложило на нас дополнительные обязанности по организации культурного досуга авиаспециалистов. Культмассовая комиссия месткома совместно с комитетом ВЛКСМ создала драматический и хоровой кружки. Участники ху дожественной самодеятельности подобрали интересный репертуар и показали свои первые работы личному составу подразделения на вечере,

посвященном празднованию 42-й годовщины Октября. На последней профсоюзной конференции подразделения избран совет клуба, работой которого руководит культурно-массовая комиссия.

Активизировала свою деятельность и комиссия местного комитета по охране труда и технике безопасности. В сентябре ее члены проверили выполнение предписания инспектора ЦК профсоюза авиарботников в наземных службах подразделения. При этом был обнаружен ряд недостатков в вопросах охраны труда. На заседании местного комитета мы заслушали информацию начальника аэропорта о выполнении намеченных мероприятий по технике безопасности и обсудили итоги проверки. На основании этого были приняты меры по устранению выявленных недостатков.

Теснее стала связь с коллекти-

В ОПЕРЕ НА АКТИВ — ЗАЛОГ УСПЕХА

вом также и у комиссий жилищно-бытовой и рабочего контроля. Благодаря этому авторитет профсоюзной организации значительно повысился как в службах, так и в целом по подразделению.

МЕСТНЫЙ комитет много внимания уделяет учебе, подготовке профсоюзного актива. С председателями профбюро и профотделов служб нами проведено четыре семинара по вопросам: «Задания профсоюзных организаций по выполнению решений XII съезда профсоюзов СССР и III пленума ЦК союза авиарботников», «Финансовая работа профсоюзной организации и роль профактива по ее укреплению», «О работе постоянных комиссий местного комитета и роли профгрупп в оказании им помощи в работе», «О порядке разбора трудовых споров», «Организация социального соревнования между службами и индивидуального соревнования по профессиям» и другие вопросы.

Проведение семинаров дало возможность лучше обмениваться опытом работы, что значительно активизировало деятельность всей профсоюзной организации. Об этом наглядно свидетельствует такой пример.

В нашей профорганизации плохо обстояло дело со сбором член-

ских взносов. Так, например, за первый и второй кварталы было собрано взносов 16 тысяч рублей. Широкое вовлечение в эту работу профактива дало свои результаты: за третий квартал и октябрь собрано взносов 14 тысяч рублей! В настоящее время отставание в реализации плана сбора взносов мы ликвидировали.

УЧЕБА профактива оказывает большое влияние на организацию деятельности профбюро и профотделов, их роль в службах повышается, и работать они стали более инициативно. За последнее время улучшили свою деятельность профбюро отдела перевозок и наземных служб. Заметно улучшение в работе профгрупп и других служб.

В целях улучшения деятельности культурорганизаторов профгрупп в октябре с ними проведен семинар по вопросам организации работы. Это значительно способствовало их активизации. К примеру, культурорганизатор автобазы тов. Пушкарев и профбюро организовали выезд личного состава в цирк. Культпоходы в театр проводит профгруппа отдела перевозок.

Местный комитет периодически заслушивает отчеты профотделов об их деятельности. Так, 2 октября мы заслушали доклад председателя профбюро автобазы тов. Рогозина «О работе профгруппы по укреплению трудовой дисциплины среди авиаспециалистов службы».

КОЛЛЕКТИВ нашего подразделения — в большом долгу перед Родиной по выполнению производственного плана и обеспечению безопасности полетов. Профсоюзная организация имеет все возможности для улучшения воспитательной работы среди личного состава, что будет способствовать повышению производственных показателей. А порукой этого улучшения является повседневная работа с активом, опора на актив.

В. ТУШЕНЦЕВ,
председатель местного комитета.

НС48409.

Заказ № 5938.

Редактор В. ДЕБЕРДЕЕВ.

Адрес редакции:
Свердловск, 20, аэропорт: тел. Д2-05-21. доб. 1-96. 1-97.

НАУКА И ТЕХНИКА

Вертолет — сплавщик леса

Пробовали когда-то сплавлять лес по Мане плато. Однако извилистая река, спокойная на вид, на самом деле крутого и сурового нрава, разбивала плоты о берега. С тех пор здесь сплавляют лес только разрозненными бревнами, в одиночку.

Но и такой способ не сломил упорства реки. На мелях и поворотах, у топляков и коряг застревают бревна и, накапливаясь, создают заломы.

Для сплавщиков главное — разыскать бревно, которое застряло первым, и выдернуть его. Потеряв упор, остальные бревна устремляются вниз.

И вот на помощь сплавщикам летит вертолет. Он поможет разорвать деревянный пояс, нагнуто связавший реку. С высоты виден весь рисунок затора, можно быстрее найти место, где он зародился. По лестнице с вертолета спускаются люди. Разведчики сплава безошибочно находят бревна, которые держат всю массу леса, и вертолет вытаскивает их.

Лесная лавина вновь обретает движение. Лес продолжает свой путь по реке!