

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!



Авиатор УРАЛА

ОРГАН УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

№ 46 (1964).

СРЕДА,

4

ДЕКАБРЯ

1974 г.

ГОД ИЗДАНИЯ

XXXIII.

Цена 2 коп.

Закон, по которому счастье приходит

С ВЫСОКИМ чувством гордости советский народ отмечает День Конституции СССР. В Основном законе Страны Советов закреплены великие завоевания нашего народа, впервые в мире построенного социалистического общества, воплощены принципы социалистической демократии. Экономическое, социальное и политическое укрепление народных масс, братство народов Союза ССР, равноправие людей труда, их всестороннее развитие провозглашены и гарантированы Конституцией СССР.

Славный путь борьбы и побед нашего народа неразрывно связан с расцветом социалистической демократии, с активным участием миллионов народных масс в решении задач экономической, политической и культурной жизни страны. Коммунистическая партия, претворяя в жизнь ленинские заветы, проявляет неустанную заботу о том, чтобы наша социалистическая демократия постоянно развивалась, чтобы каждый человек чувствовал себя гражданином в полном смысле этого слова, заинтересованным в общественном деле и несущим за него свою долю ответственности.

Советской Конституцией каждому члену нашего общества гарантировано право на труд, отдых, образование. Тысячи дипломированных инженеров, техников, подготовленных высшими и средними учебными заведениями страны, работают в предприятиях Уральского управления гражданской

авиации. Десятки специалистов продолжают образование на вечерних и заочных отделениях вузов. ОЛШОЙ заботой окружен и отдых авиаторов. Только в этом году в пансионате Аэрофлота «Адлер», в санаториях и домах отдыха по льготным путевкам, выданным профсоюзными организациями, отдохнуло 2560 человек. Для детей авиарботников оборудованы прекрасные пионерские лагеря и базы отдыха.

Но все те права, которыми мы привыкли пользоваться, обеспечиваются самоотверженным и созидательным трудом каждого на благо общества. Завершая четвертый, определяющий год девятой пятилетки, добьемся еще больших успехов на всех участках работы!

Трудовые дни Кольцово, как и всякого крупного аэропорта, насыщены многочисленными делами и заботами. Но теперь появилась еще одна забота, и немаловажная. Авиапредприятие принимает в свой парк новый турбореактивный лайнер Ту-154, и к приему должны готовиться все, кто будет обслуживать самолет в небе и на земле.

В АТБ работа хорошо поставлена пока только в одном направлении: в обучении и стажировке инженерно-технического состава. Уже в прежние годы на заводах авиационной промышленности страны прошли обучение десять свердловчан. Сейчас кольцовские инженеры и техники разных специальностей изучают новую машину во Внуково. В Москву направляют самых знающих и опытных специалистов. Даже начальника авиационно-технической базы Я. М. Ярошевича не удалось заставить на месте, тоже уехал учиться.

— Теперь я один в двух лицах, — сказал мне главный инженер АТБ В. В. Волкогонов.

— Что ж, дело требует. К концу года нам нужно не меньше 40 специалистов по Ту-154. Будем формировать отдельную бригаду по обслуживанию этого самолета.

Однако другие стороны подготовки авиационно-

технической базы видны не в столь радужном свете. Предприятиям Министерства авиационной промышленности заказано специальное наземное оборудование для Ту-154, в частности стенды для лабораторных проверок. Заместитель главного инженера АТБ Л. И. Недвецкий сделал эскизы размещения стендового оборудования в цехе лабораторной проверки. Но где будет этот цех? Планировалось летом построить новый технический домик и в него перенести нынешнее оборудование нескольких комбинатов, чтобы освободить место для лаборатории по проверке Ту-154.

Тут нужно сказать недоброе слово в адрес строителей — отдела капитального строительства Кольцово и его начальника Б. Т. Ашавина. Все лето домик так и оставался на бумаге. Согласно новым планам к закладке фундамента должны приступить в ноябре. Но на строительной площадке только начались земляные работы.

Ну а сами работники авиационно-технической базы? В их комплексном плане значится: «Подготовить предложения по перекомпо-

Готовимся к встрече Ту-154

новке существующих производственных помещений АТБ». Срок — ноябрь. Но сдвигов не видно. Правда,



В СОВЕТЕ УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ

Состоялось очередное заседание совета Уральского управления гражданской авиации. О состоянии и мерах по дальнейшему улучшению жилищно-бытовых условий авиарботников, проживающих

Коллективу челябинцев

Совет управления горячо и сердечно поздравляет коллектив вашего предприятия с досрочным выполнением плана ноября.

в общежитиях, собравшимся доложили Г. Г. Борисов, командир Кольцовского авиапредприятия, В. Г. Васильев, начальник авиационной базы Челябинского авиапредприятия, временно исполняющий обязанности командира, и другие.

О состоянии коммерческой работы и культуры обслуживания пассажиров в ЦАВС сообщили В. А. Попов, заместитель начальника службы перевозок управления, и А. Н. Ципулина, заместитель начальника ЦАВС.

Желаем вам, дорогие товарищи, новых успехов в выполнении планов 1974 года в девятой пятилетке.

БАНЫХ.

Выполнили досрочно!

Коллектив Пермского аэропорта МВЛ производственный план четвертого, определяющего года девятой пятилетки выполнил по всем основным показателям первого декабря.

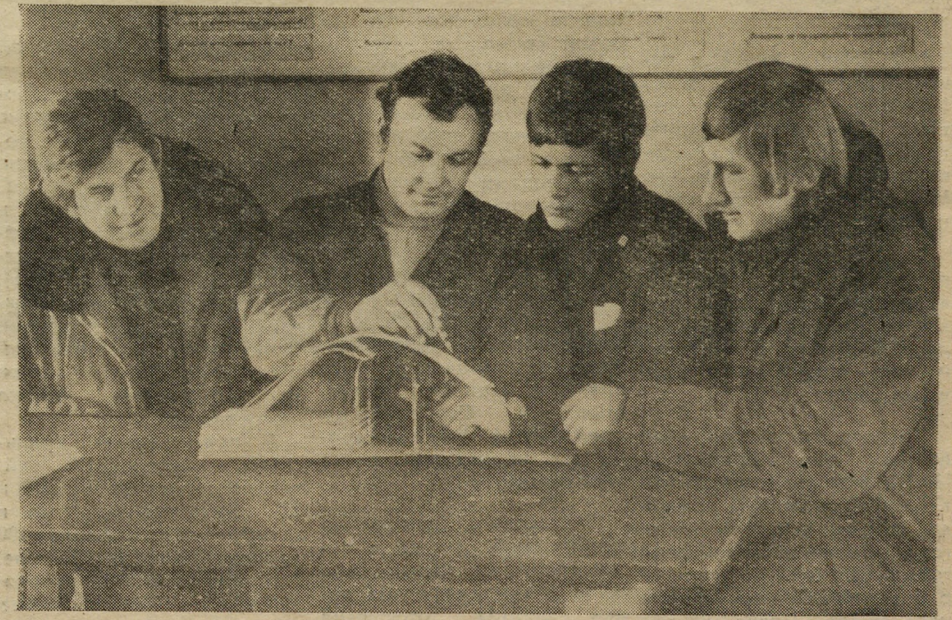
Лучшие экипажи

Подведены итоги социалистического соревнования за лучшее выполнение авиационно-химических работ в 1974 году.

Почетное звание «Лучший экипаж управления» присвоено пяти экипажам Ан-2.

В число победителей вошли два экипажа из Перми (командиры самолетов В. В. Артемчик и А. А. Султанов), свердловский экипаж (командир Н. И. Горский), экипаж из Ижевска (командир В. С. Соловьев), Кировский экипаж (командир А. И. Михайлюта).

Первые шаги



Одна из лучших бригад Пермской АТБ (слева направо): К. Романов, В. Черепов (бригадир), И. Юрьев и А. Матвейченко — изучает технологию замены агрегата. г. Пермь.

Лучшие рационализаторы — в Свердловске и Перми

На прошлой неделе в Свердловске проходил расширенный пленум терсовета ВОИР и передовых рационализаторов авиаторов Урала. На пленуме были обсуждены самые актуальные проблемы, волнующие рационализаторов предприятий.

Отрадно было узнать, что социалистические обязательства на девятую пятилетку рационализаторы уральского управления выполнили полностью уже в середине этого года.

На пленуме были объявлены итоги соревнования в третьем квартале 1974 года. На первом месте — Свердловский аэропорт МВЛ и

Пермское предприятие. Они регулярно занимают призовые места: Уктус — впереди во II и III кварталах, Пермь — второе место за I и II кварталы. К сожалению, из числа лидеров вышло Курганское предприятие, отнесенное в третьем квартале на шестое место со второго. На пленуме шел разговор о том, что еще нужно сделать для того, чтобы рационализаторская работа в управлении была на нужном уровне. В прениях выступили представители предприятий управления, которые поделились опытом организации рационализаторской работы на местах.

Так, о соревновании

изобретателей и рационализаторов Пермского предприятия за лучшее ОКБ, творческую бригаду, лучшего рационализатора рассказал зам. председателя совета ВОИР Ю. П. Бакланов. В предприятии за девять месяцев 1974 года подано 93 предложения. Рационализаторы АТБ и РИС объединены в два ОКБ. Планируется в 1975 году создать ОКБ в службе спецавтотранспорта. Проводится в предприятии и конкурс на лучшего рационализатора. Сейчас на первое место имеется два претендента: бригадир сварщиков Н. Б. Хорев и старший инженер Ю. А.

Шляхов из Перми. Они представлены к званию «Заслуженный рационализатор РСФСР». Накопленным опытом в подсчете экономии от использования рацпредложений и стимулирования содействия их использования в Свердловском аэропорту МВЛ поделился старший инженер по рацработе А. П. Петров.

В заключение участники приняли «Обращение к изобретателям и рационализаторам авиарботников Урала».

Предлагаем вашему вниманию выдержки из доклада начальника технического отдела УрУ ГА Н. А. Гилева.

Активно работают по развитию технического прогресса работники гражданской авиации. В 1973 году изобретателями гражданской авиации подано 619 заявок на предполагаемые изобретения, получено 179 авторских свидетельств.

Большой вклад в технический прогресс внесли и рационализаторы Уральского управления. Наши рационализаторы заняли в соревновании по министерству 16-е место среди 30 других управлений МГА. Правда, результат не блестящий, но он говорит о движении вперед, потому что в 1972 году мы занимали лишь 20-е место.

Социалистические обязательства, принятые коллективом Уральского управления — внедрить в производство 900 рацпредложений и получить экономии от внедрения 160 тысяч рублей, — большинством предприятий и управлением в целом успешно выполняются. За девять месяцев внедрено 613 рацпредложений и получено 169 тысяч рублей экономии.

В двух первых кварталах была, наконец, сломлена устаревшая традиция расказки, и это позволило сообразительности по экономии от внедрения рацпредложений перевыполнить уже по итогам девяти месяцев.

Наибольший вклад в рационализаторский фонд 1974 года внесли коллективы Пермского предприятия МВЛ и Пермского предприятия, Свердловского МВЛ и Курганского предприятия.

В сумме эти пять предприятий за девять месяцев внедрили около половины всех рацпредложений и дали более половины экономии, полученной всем управлением.

Неплохо поработал коллектив рационализаторов ЦАВС, который включился в соцсоревнование только во втором квартале этого года, но уже добился некоторых успехов. Конечно, в работе ЦАВС еще много недостатков. Плохо обстоит у них дело с изучением правовых вопросов рационализаторства и изобретательства.

В управлении работает большой актив рационализаторов. Более 700 человек подали рацпредложения в 1973, и более 500 человек — в этом году. Большинство рационализаторов многие годы активно занимаются техническим творчеством. Среди лучших рационализаторов можно назвать Ю. А. Шляхова, Н. Б. Хорева из Перми, В. П. Зянкина и Б. Г. Афонина из Ижевска, А. И. Атанова и Ф. Е. Тютюкова из Магнитогорска и других. Несмотря на то, что мы добились неплохих успехов по рацработе, нельзя сказать, что у нас все хорошо. Так, в предприятиях управления за девять месяцев этого года использовано всего 613 рацпредложений (в прошлом году — 624). По месяцам это количество распределено также неравномерно. Наибольшее количество рацпредложений подано в первом квартале, в третьем же квартале оно снизилось почти наполовину. Объясняется это тем, что третий квартал — период массовых отпусков. Особенно хорошо «отдохнули» рационализаторы Свердловского, Магнитогорского, Ижевского, Курганского предприятий. Наибольшую тревогу вызывает положение дел, сложившееся в Ижевском и Свердловском предприятиях. Здесь выполнение обязательств находится под угрозой срыва. На 1974 год все предприятия запланировали использовать в производстве изобретения. Планы были согласованы с начальниками служб и с командирами предприятия, но к выполнению этих планов в большинстве предприятий отнеслись, мягко говоря, несерьезно. Видимо, они составлялись только для отписки. Лишь в Пермском предприятии план использования изобретений выполнен полностью, в Свердловском предприятии МВЛ внедрено два, на подходе третье изобретение.

Безусловно, внедрение изобретений связано с определенными трудностями из-за отсутствия опыта такой работы, отсутствия экспериментальных мастерских, где бы можно было выполнить работы. Но это не дает нам права без-

действовать и не выполнять обязательства по внедрению выбранных изобретений.

Одним из важных рычагов, позволяющих улучшить использование изобретений, является материальное поощрение рационализаторов. Для этого в предприятиях создан специальный фонд, который создается за счет отчислений от суммы экономии от внедрения рацпредложений за первый год их использования. К сожалению, предприятия используют этот стимул недостаточно. Так, в Кольцово на премирование рационализаторов израсходовано в 10 раз меньше возможного. И не случайно ни одного изобретения. Причина этого печального результата, видимо, и в том, что люди, от которых зависит внедрение, материально в нем не заинтересованы. Не лучше положение в других предприятиях. В Курганском, Магнитогорском, Ижевском предприятиях на премирование не использовано ни одного рубля.

Серьезным недостатком можно считать и то, что по многим рацпредложениям экономия не подсчитывается. Это объясняется скорее всего низким уровнем экономической подготовки инженеров по рацработе, членов бригад, советов ВОИР.

На наш взгляд, важное значение в подтяжке роли изобретательства и рационализации имеет развитие коллективного технического творчества. Творческие комплексные бригады, состоящие из рабочих и ИТР, разрабатывают в течение года до полумиллиона рацпредложений. Общественными патентными и конструкторскими бюро ежегодно оформляется более 35 тысяч заявок на изобретения, даются консультации.

В предприятиях Уральского управления ГА сейчас действуют семь ОКБ и 22 творческие бригады, в которых занято около 100 человек личного состава. Эти коллективные творческие объединения только за первое полугодие подали 68 рацпредложений, использование которых дало предприятиям более 8 тысяч рублей экономии.

Особенно активно работают ОКБ Пермского предприятия, которые внесли за I полугодие 49 предложений с экономией шесть тысяч рублей, и Магнитогорского предприятия.

К сожалению, начав несколько лет назад работа по развитию коллективного творчества в некоторых предприятиях постепенно заглохла. Слабо работают ОКБ и ТКБ в Свердловском, Челябинском предприятиях. До сих пор их нет в Курганском предприятии, Пермском МВЛ.

Задача организации ВОИР, всех изобретателей, рационализаторов состоит в том, чтобы активно содействовать успешному выполнению плана 1974 года и девятой пятилетки в целом.

В центре внимания прежде всего должно быть решение актуальных проблем гражданской авиации. Техническое творчество авиарботников надо направлять на решение следующих основных задач: — повышение безопасности и регулярности полетов;

— повышение производительности труда;

— механизация и автоматизация производственных процессов;

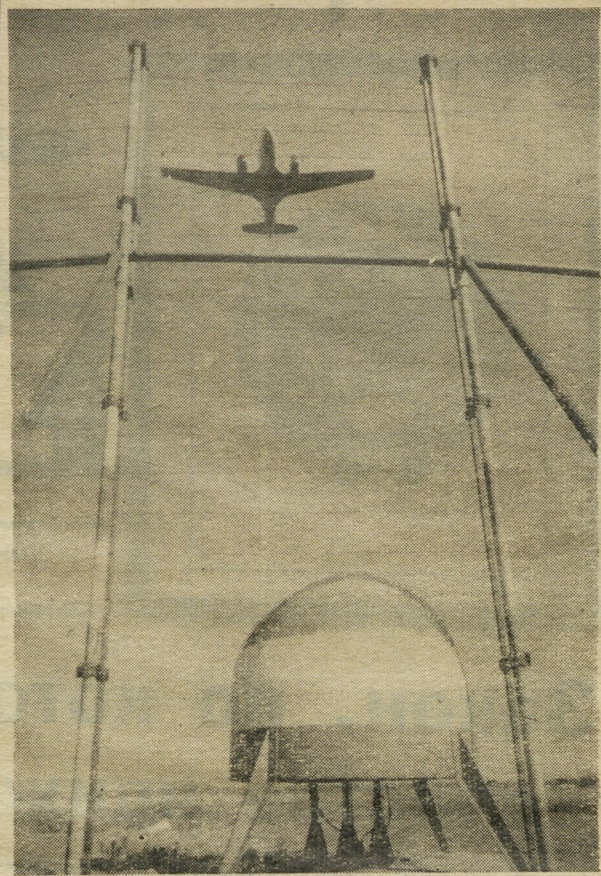
— улучшение качества выпускаемой продукции;

— более полное использование авиатехники и оборудования;

— экономию электроэнергии, топлива, сырья и материалов.

Изобретатели и рационализаторы всегда были и остаются одним из передовых ударных отрядов всенародного социалистического соревнования. Их обязательства существенно дополняют обязательства производственных коллективов, становятся важным фактором досрочного и качественного выполнения планов развития народного хозяйства. Об этом надо помнить рационализаторам в своей повседневной работе.

Н. ГИЛЕВ,
начальник технического
отдела Уральского
управления ГА.



КУРС ВЗЯТ.
Фото В. Славина.

Итоги выставок пытливых

В заключение заседания подведены итоги оформления выставок, на которых были представлены работы лучших рационализаторов.

Первое место поделили рационализаторы Кольцово и Магнитогорска, второе — Перми и учебно-тренировочного подразделения.

Личный план

Партийно-политическая работа в Кировском авиапредприятии обрела еще одну новую форму. Пропагандисты политсети добились к своим основным обязанностям выполнение личного плана. Этот план включает в себя такие пункты, например, как подготовка наиболее достойных слушателей политсети для вступления в ряды КПСС, подготовка политинформаторов, ориентация молодежи для поступления на заочное отделение вузов в интересах авиапредприятия.

Командир летного подразделения А. В. Попов включил в свой личный план пункт: контроль за подготовкой наиболее достойных пилотов к повышению классности.

Сейчас уже пять пропагандистов авиапредприятия составили подобные планы.

М. ОКУЛОВ,
заместитель командира
по политико-
воспитательной работе.
г. Киров.

Рапорт кировчан

Коллектив Кировского авиапредприятия рапортует о досрочном выполнении плана по налету тонно-километров на собственном парке. Так, годовой план по самолетам Ан-2 успешно выполнен к 24 ноября 1974 года, по самолетам Як-40 — к 25 ноября. Успех достигнут за счет повышения производительности полетов.

А. ЗОНОВА,
инженер-экономист.

Уральцы в Печоре

Летное подразделение Кировского авиапредприятия выполнило план по транспортным перевозкам за месяц к 25 ноября. Очень многое сделали для этого четыре экипажа авиапредприятия, работающие на севере, в Печоре.

В условиях полярной ночи, морозов отлично справляются со своими заданиями экипажи Ан-2 под командованием В. Н. Трапизина, Ю. В. Чупракова.

А. ПОПОВ,
командир летного
подразделения Ан-2.

Почин

Кольцовцев

Коллектив Свердловского авиапредприятия встал на 20-недельную трудовую вахту и взял повышенные социалистические обязательства в честь знаменательной даты в жизни нашей страны — тридцатилетия Победы. Кольцовцы обратились ко всему личному составу управления с призывом подержать их почин.

ДЕНЬ РОЖДЕНИЯ АВИАЦИИ РЕСПУБЛИКИ

Проторенный путь.



ЛАЙНЕРЫ Ту-134 «вписались» в небо республики Коми, то и дело вылетают из Сыктывкарского аэропорта. Реактивный корабль доставляет жителей северного края во все уголки страны. На вооружении авиации республики — самолеты Ан-24, Як-40, вертолеты.

план, называвшийся «Смычка города с деревней». А 2 ноября 1929 года была открыта линия Сыктывкар — Архангельск. Этот день считается днем рождения воздушного флота Коми.

В ноябре в Коми АССР торжественно отмечено 45-летие гражданской авиации республики. Отдел политико-воспитательной работы КУГА выпустил специальный красочный плакат, посвященный этой дате.

100 рейсов выполняет ежедневно в Сыктывкарском аэропор-

туют пассажиров вдвое быстрее, чем прежде. Благодаря этому интинцы получили возможность в течение дня добраться в Москву и Ленинграда, городов Поволжья, Урала, курортов Крыма и Кавказа.

В годы первой пятилетки труженики народного хозяйства Коми области достигли первых успехов. В 1929 году сюда была направлена комплексная Ухто-Печорская экспедиция, на базе ее вырос Ухто-Печорский трест. Он начал поиски и добычу нефти, газа, угля...

Республика оказалась краем несметных богатств. И первыми по-

стического Труда И. И. Сорочинского, работающий на восьмом участке шахты, — пятилетний. Прославленный коллектив сорочинцев в девятой пятилетке выдал нагору уже 2270 тысяч тонн топлива. В Доме культуры зажглись огоньки, Дед Мороз раздавал грамоты и подарки и все воркутяне вечером следили за торжеством на своих голубых экранах.

НА УТРО — полет на вертолете Ми-4 с экипажем, где командиром В. Н. Куликов, вторым пилотом В. Г. Шаров, бортмехаником М. Ф. Лаза-



А начинался здесь воздушный флот в 20-е годы. В 1925 году, в Усть-Сысольске (ныне Сыктывкар) на реке Сысоле сел первый агитгидро-

ту. На днях открылось прямое воздушное сообщение между Сыктывкаром и Интой. Теперь воздушные лайнеры Як-40 и Ан-24 доставля-

мощниками строителей, геологов, нефтяников, рыбаков и оленеводов стали авиаторы.

АВИАЦИЯ республики шагнула далеко вперед. Только за восьмую пятилетку построено 10 аэровокзалов, открыто 28 линий в районах республики. План девяти месяцев Коми управление выполнило досрочно, перевезено 1036 тысяч пассажиров, 62 тысячи тонн почты и грузов, даны миллионы рублей прибыли. Досрочно, к 15 октября, рапортовали авиаторы республики и о выполнении десятимесячного плана.

...После красавца Ту-134, которым летели до Сыктывкара, мы пересели в самолет-ветеран Аэрофлота — Ил-14, следовавший до Норильска. На пути в Воркуту на борту корабля вела информацию, раздавала журналы приветливая бортпроводница Нина Жуйкова. Год назад пришла она в небо из детсада Ижевска и уже заслужила первые отличные отзывы о работе.

В Воркуте неожиданно очутились... на праздновании Нового года. В «заполярной кочегарке». Горняки ордена Трудового Красного Знамени шахты «Октябрьская» объединения «Воркутауголь» выполнили годовой план, а коллектив бригады Героя Социали-

рев. Они проводят тщательную подготовку и осмотр машины перед тем, как подняться в небо. Вертолет плавно отрывается от земли. Задание необычное — летим на поиск вездехода,

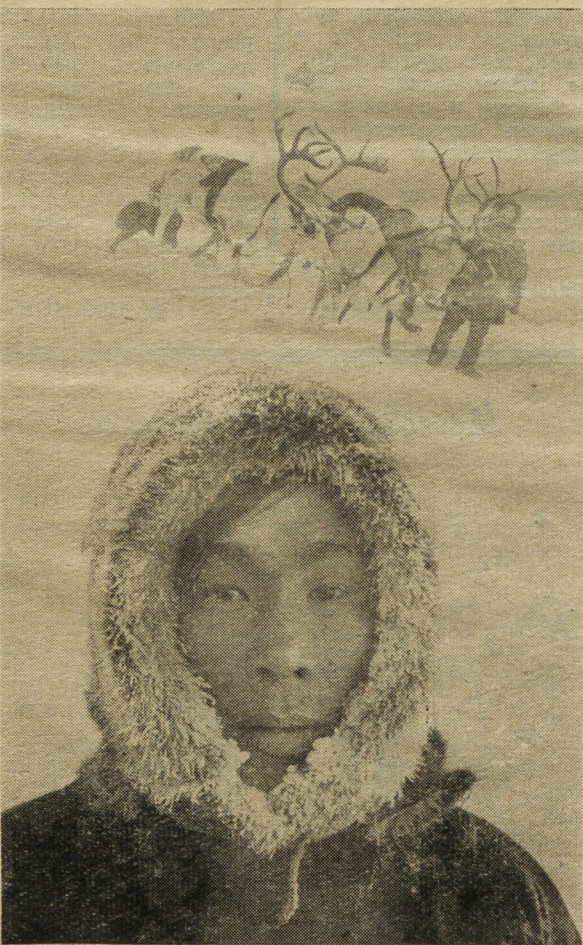
реки Усы и дороги. Изредка мелькает вдаль стадо оленей — и снова белизна слепит глаза. Щербаков и Несюк вооружены полевыми биноклями, увеличивающими изображение в восемь раз, зорко оглядывают окрестности. Внизу проплывают домики — это животноводческий совхоз «Елецкий».

— Вижу вездеход, — говорит Виктор Григорьевич и просит командира Владимира Николаевича Куликова подлететь поближе и чуть снизиться. На вездеходе — стоит поперек дороги, таком же, как мы ищем, — трое парней в шубах,

результате доложу в Лабитнанги, — сообщает Щербаков. — Возможно, полетим еще на поиски. Найдем ребят!».

Мелькнули сиреновой дымкой вдаль Уральские горы — и курс снова на Воркуту. Удалось нам побывать и у ненцев-оленьеводов. Увидели мы, как они отбирают оленей на дальние кочевья, за Каменный пояс, в Азию, как говорят здесь. Разнообразны заботы воркутинских авиаторов — вертолетчиков.

Ю. КАРЛОВ.



ушедшего с тремя членами на Лабитнанги. На борту, кроме нас, еще двое — группа в составе механика строительно-монтажного поезда В. Г. Щербакова и Р. Я. Несюка.

Внизу, в иллюминаторе — бескрайние сахарно-снежные просторы тундры. Летим вдоль

смотрят с любопытством на «стрекозу».

— Не наши — вижу по одежде, — говорит Щербаков.

Летим обратно. Но доброе дело сделано. О вездеходе сообщат геологам.

Второй вертолет из Салехарда ведет поиски в большом районе. «О

На снимках: второй пилот В. Шаров, командир В. КУЛИКОВ; одна из лучших бортпроводниц Коми Управления Нина ЖУЙКОВА: оленевод; вертолет прилетел к оленеводам.

Свердловск — Сыктывкар — Воркута.

Фото В. Степанова.

Декабрьский номер журнала «Гражданская авиация»



С большим успехом на сцене Свердловского академического оперного театра выступила балерина **Надя Павлова**. На снимке: **Н. Павлова** с партнером в балете «Жизель». Фото **В. Долганина**.

По Аэрофлоту

Мы поднялись со стоянки в Шереметьево и пошли вдоль кольцевой автострады в западный сектор столицы. Наш вертолет — обычный серийный Ми-8, машина надежная, мощная.

— Видите внизу мост

в разных концах страны еще добрый десяток уникальных строительных объектов, где за последние годы трудились «крылатые монтажники».

— А работу, подобную той, что начинается сегодня, Ми-8 уже прихо-

Очередной, двенадцатый номер журнала «Гражданская авиация» открывается передовой статьей «Наша Конституция». В ней говорится о том, какими трудовыми достижениями встречают всенародный праздник — День Конституции СССР работники дважды орденноносного Аэрофлота. Публикуются материалы о выполнении социалистических обязательств и встречных планов, об опыте передовиков, авиаторах, удостоенных высоких наград Родины за самоотверженный труд.

О личном участии командно-руководящего состава в политико-воспитательной работе среди летного состава Иркутского авиапредприятия рассказывается в статье «И организатор, и воспитатель». Тема коммунистической морали, высо-

ких норм поведения, дисциплины труда раскрывается также в корреспонденциях, помещенных под рубрикой «В рабочих коллективах».

Редакция продолжает разговор по вопросам подготовки летных кадров. На этот раз под рубрикой «Проблемы и суждения» публикуется статья «Дело творческое», в которой основное внимание уделяется роли учебно-тренировочных подразделений в повышении опыта и мастерства пилотов.

Представляют интерес материалы, пропагандирующие технический прогресс в Аэрофлоте, новую авиатехнику. На страницах журнала впервые рассказывается о гидравлической системе Як-40. В статье «Когда наступает зима» даются рекомендации летному составу по использованию противо-

обледенительных средств, по выполнению полетов в сложных погодных условиях.

Тридцатилетие победы над фашистской Германией посвящена обзорная статья «В огне боев», в которой рассказывается об участии гражданских авиаторов в Великой Отечественной войне, о их высоком чувстве патриотизма, самоотверженности и героизме, сочетающихся с незаурядным летным мастерством.

Читатель с интересом познакомится с очерковыми материалами о первой бортипроводнице Э. Э. Городецкой, о чемпионке мира по вольной борьбе **В. Гулоткине** — инженерке Киевского института гражданской авиации.

В декабрьском номере публикуется начало повести **А. Демченко** «Прерванный взлет» — об испытателях самолетов.

на Курганского авиапредприятия и **Г. В. Долгушев** — командир самолета Ан-2 Свердловского аэропорта МВЛ.

Шести авиаторам Урала присуждены бронзовые медали. Подведены итоги социалистического соревнования за лучшее выполнение авиационно-химических работ в 1974 году.

закрыто площадкой, в центре которой возвышается ферма подъемника. Чуть в стороне шест с ярко-желтым щитом-ориентиром, по которому должны «нацеливать» Ми-8 летчики. Осторожно-осторожно подплывает маши-

на к краю площадки, примериваясь, заходит то с одной, то с другой стороны. Потом плавно уходит в сторону и по широкой спирали опускается на подготовленную площадку.

Командир **Ф. Белушкин** открывает дверцу кабины и говорит:

— Завтра начинаем демонтаж.

В. БЕЛИКОВ.

Лифт из поднебесья

через лесную речку? — неожиданно обращается ко мне руководитель полета **В. Андреев** и показывает через иллюминатор на одну из подмосковных чащоб. — Наши вертолетчики по воздуху доставили и уложили точно на опоры всю конструкцию.

Участники нашего рейса — начальник вертолетного отдела ГосНИИ гражданской авиации **К. Комаров**, ведущий инженер **П. Воловик** за несколько минут насчитали

дилось выполнять?

— Нет, такого задания пока не поступало, да и рабочая высота — около двухсот метров — на этом вертолете еще не осваивалась, — ответили мне. — Мы недаром захватили с собой комплект научно-измерительной аппаратуры. Предстоит изучить методику действий нашего экипажа и подготовить инструкцию для других летчиков.

Сквозь стекло кабины пилотов были видны уже петли транспортной раз-

рочная труба одной из строящихся ТЭЦ.

— Предстоит снять металлическое «оголье», венчающее сейчас трубу, — объяснял после приземления руководитель проекта инженер-строитель **Ю. Попов**. — Оставшиеся на высоте конструкции — части скользящей опалубки, использованной для быстрого возведения всего массивного сооружения. Мы позаимствовали опыт наших друзей из ГДР, применили их механизмы и в

итоге выиграли много времени. Однако, если вести демонтаж обычными методами, то мы затратим на это месяцы, все достигнутые преимущества в темпах строительства будут потеряны. Решили позвать на помощь верто-

лет — пусть выручит, станет грузовым лифтом. Снова взвивается столбом пыль, закрученная винтом вертолета. На глазах у строителей Ми-8 медленно, как бы раздуваемая, принимается ли за непривычное дело, поднимается вдоль трубы к ее вершине. Здесь уже стоит с легкой рацией «дирижер полета» **В. Андреев** и лаконичными, точными командами руководит действиями пилота.

Сквозь иллюминатор видно, что жерло трубы

на к краю площадки, примериваясь, заходит то с одной, то с другой стороны. Потом плавно уходит в сторону и по широкой спирали опускается на подготовленную площадку.

Командир **Ф. Белушкин** открывает дверцу кабины и говорит:

— Завтра начинаем демонтаж.

В. БЕЛИКОВ.

ПОЛЕТ НА ТАНКЕ

Настоящий летчик-испытатель должен уметь летать на всем, что может летать, и немного на том, что летать не должно. Оба положения этой поговорки доказал **Сергей Николаевич Анохин**. Во время войны ему предложили «облетать»... танк. Самый обычный танк, которому конструкторы добавили... крылья и хвостовое оперение. Ано-

хин согласился. В один из дней танк прицепили к самолету-буксировщику. Взлетели нормально. Однако спустя некоторое время летчик буксировщика сообщил: сильно греются моторы. Анохин отцепился от троса и удачно приземлился на запасном аэродроме. Странное сооружение, неожиданно появившееся из-за облаков, вызвало там огромное оживление.

БелАЗ служит Аэрофлоту

В московском аэропорту Шереметьево успешно прошли испытания аэродромного тягача производства Белорусского автомобильного завода. Машина буксировала пассажирские лайнеры Ил-18, Ил-62, Ту-154. Министрство гражданской авиации СССР заказало первую промышленную

партию таких тягачей.

При разработке аэродромных тягачей БелАЗ-6411 и опытного БелАЗ-7421 обращено внимание на максимальную унификацию узлов, БелАЗ-6411 имеет вес 28 тонн и двигатель 375 л. с., а БелАЗ-7421 тяжелее на 12 тонн и почти в полтора раза мощнее.

Юмор

Всегда был готов признать свои ошибки чужими. * * *

Учитывая, что прогулки перед сном полезны, ходил на работу пешком.

Е. САГАЛОВСКИЙ.

Гости, которые сидят до утра, уже не гости, а квартиранты. * * *

В голову ударила мысль. И вышла навывлет.

Н. СТАСОВ.

Шкура неубитого медведя делится на любое число без остатка.

Ю. ТЕЙХ.

Женился. Одним начальником стало больше. * * *

Сказал всем, кто мой друг, и все стали звать меня по имени-отчеству.

А. СТАСС.

Опираясь на коллектив, доковылял до пенсии. * * *

Говорить правду в глаза лучше всего по телефону. * * *

Устроился кузнецом своего счастья.

С. НАУМОВ.

Циклоны приходят и уходят, а метеорологи остаются.

Б. ЗУБАРЕВ.

Посвященная

празднику

В восемнадцать часов по московскому времени накануне праздника, четвертого декабря, и в день праздника утром в шесть и вечером вновь в восемнадцать часов по кольцевой радиосети прозвучит очередной выпуск радиожурнала «На взлет!». На этот раз он будет посвящен Дню Конституции.

Кольцовцы услышат рассказ о трудовых достижениях работников авиапредприятия, успешно выполняющих своих план. О необыкновенно деятельном человеке с хозяйским, рачительным характером **П. Д. Голыбало** рассказывает один из материалов радиовыпуска.

В. КОПНОВ.

Улыбки художника



Знакомьтесь: экипаж нашего корабля.

Рис. С. Ашмарина (Свердловск)

НАШ АДРЕС И ТЕЛЕФОН:

г. Свердловск, И-20
Редакция газеты
«Авиатор Урала»
Тел. 295-461.
295-496.

Редактор **Ю. ТЕНДЕРТ.**

НС 45094. Заказ № 11835.

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