

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

НА МАРШЕ—
ЧЕТВЕРТЫЙ,
ОПРЕДЕЛЯЮЩИЙ

Авиатор УРАЛА

ОРГАН УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ
И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

№ 10 (1928).

ПЯТНИЦА,

8

МАРТА

1974 г.

ГОД ИЗДАНИЯ

XXXII

Цена 2 коп.

Труженицы

Многие женщины за историю Уральского управления ГА награждены за отличную работу правительственными наградами. Назовем лишь некоторых.

Орденом «Знак Почета» награждена Л. Д. Большакова, заместитель начальника планово-экономического отдела, медалью «За трудовое отличие» Г. К. Медведева — диспетчер Пермского аэропорта, Е. М. Кириллова — бортпроводница Кольцовского авиапредприятия, Е. Е. Макагонова — радиотехник Челябинского предприятия.

Медали «За трудовую доблесть» удостоена В. Н. Толокнова — начальник смены Центрального агентства.

Даже женщины доказали, что могут, наравне с мужчинами, трудиться во всех областях науки, техники, культуры. Некоторые профессии даже превратились почти в сугубо женские, как, например, педагогика. Все увереннее занимают женщины место в гражданской авиации на летной работе. Сейчас в Уральском управлении гражданской авиации более десяти пилотесс водят воздушные корабли. Трудятся они почти во всех аэропортах Урала.

В совете Уральского управления

В президиуме теркома профсоюза

Встречные планы

На минувшей неделе состоялось заседание совета Уральского управления гражданской авиации и президиума теркома профсоюза. В нем участвовали начальники отделов и служб УрУ ГА, командиры авиапредприятий, заместители командиров по политико-воспитательной работе, секретари парткомов. Повестка дня: «Итоги работы Уральского управления гражданской авиации за 1973 год и задачи управления, вытекающие из указаний министра гражданской авиации СССР Б. П. Бугаева, данные на совещании работников Аэрофлота 16 января 1974 года в свете постановления декабрьского (1973 года) Пленума ЦК КПСС». С докладом выступил начальник Уральского управления В. А. Уткин.

О мерах по усилению работы по предотвращению происшествий с воздушными судами в воздухе и на земле доложил первый заместитель начальника УрУ ГА П. Н. Банных. Дальнейшие доклады посвящались подбору и расстановке кадров в отделе перевозок управления, авиапредприятий, ЦАВС, организации работы и безопасности движения транспортных средств на аэро-

дромах в Кольцово, Ижевске и Магнитогорске. Мерам по улучшению содержания и повышению качества бытового обслуживания самолетов в Свердловском, Челябинском и Пермском авиапредприятиях посвящали свои выступления ряд товарищей.

Начальник отдела политико-воспитательной работы УрУ ГА В. И. Большаков сообщил об инициативе коллектива Челябинского авиапредприятия — предложении поддержать почин москвичей и провести коммунистический субботник 20 апреля этого года в честь годовщины со дня рождения В. И. Ленина. Решено призвать всех авиаработников Урала поддержать инициативу челябинцев, а заработанные деньги перечислить в фонд пятилетки.

Как известно, челябинские и магнитогорские авиаторы выступили со встречными планами, разработанными за счет резервов производства. Совет управления и президиум теркома профсоюза одобрили почин челябинцев и магнитогорцев, рекомендовали поддержать его всем авиапредприятиям Урала.

Знамена — передовым

Подведены итоги социалистического соревнования за четвертый квартал прошлого года среди коллективов смен и бригад.

По первой группе со- ревнующихся победи-

Второе место — у ра- ботников службы пере- возок. Они награждены пе- талом по всем показате- лям. Передовику сорев- нования присуждено пе- реходящее Красное знамя коллектива службы РИС.

Первое место во второй группе соревнующихся у коллектива службы РИС, успешно справившегося со своим заданием. Ему

В. ЛЫСЕНКО, председатель профкома Пермского авиапредприятия.

СОБЫТИЯ ФАКТЫ

Об

оперативных

точках

Методическое совеща- ние командно-летного со- става по вопросу обеспе- чения безопасности полетов при работе на оперативных точках состоялось в Перм- ском авиапредприятии МВЛ.

На совещании выступил командир авиапредприя- тия И. С. Воробьев.

В. МЯЛОВ, заместитель командира по политико-воспита- тельной работе.

Лучший

«КП»

Подведены итоги смотра «Комсомольских прожекто- ров» Свердловска за чет- вертый квартал прошедше- го года.

Среди транспортных предприятий города «КП» авиаторов Уктуса завоевал первое место.

Победители награждены Почетной грамотой горко- ма ВЛКСМ Свердловска.

С. БРЕХОВ, секретарь комитета ВЛКСМ Уктусского авиапредприятия.





НАШИ ШЕРВЫ

Чтобы пассажир не ждал полгода

Многим из вас наверняка приходилось сидеть в аэропорту в ожидании рейса из-за неподготовленности взлетно-посадочной полосы. Снежные зоны у нас в стране огромные, как ни в одной другой стране мира, да и погода то и дело преподносит сюрпризы. Техника, имеющаяся в распоряжении аэропортов, трудится в полную силу. И вот наконец в прошлом году на Миасском опытно-экспериментальном заводе СКБ «Мелиормаш» была изготовлена новая снегоочистительная машина ДЭ-7, предназначенная для очистки взлетно-посадочных полос. Мы связались с главным инженером СКБ завода М. Н. Емжиным и попросили его рассказать о своем детище.

— Машина ДЭ-7 смонтирована на базе одноосного тягача МоАЗ-546П. Скорость машины — до 40 километров. Она в шесть раз производительнее существующих машин. Наша машина предназначена для обслуживания аэропортов союзного и республиканского значения, а также для международных авиалиний.

— Существовало ли что-либо подобное в практике?

— Нет, подобной конструкции не существовало — ни у нас, в Союзе, ни за границей. Увы, дальнейшая судьба этой машины еще неизвестна. В прошлом году изготовили. А будет ли выпускаться в этом году — не знаю, потому что вопрос поставки комплектующих изделий еще не решен. Вентиляторов, в частности, нет.

Вопрос не решен. А в это время сотни людей сидят в аэровокзалах, ждут у «ВПП погоды». А погоду эту делают пока старенькие снегоочистители ПМ-130 и... списанные реактивные двигатели, приспособленные для этой цели.

Л. ШОРНИКОВА.
(«Комсомольская правда»)
27 февраля.

ЕСТЬ профессии, которым человек может оставаться верным даже до глубокой старости. Летчик до старости не летает. Есть предел, когда влюбленный в небо человек должен, вернее, чаще вынужден уйти на заслуженный отдых, или, предав небо, самолеты, свою любовь к полетам в руки молодежи, заняться обыкновенными земными делами. Конечно, может показаться, что если летать десять, пятнадцать, двадцать лет, то и полеты становятся обыкновенным делом. Но нет, не уменьшается с годами любовь к небу, а как большое, настоящее чувство растет оно у настоящего летчика, делая каждый полет необыкновенно интересным, необыкновенно радостным.

Было много интересно, радостно, запомнившегося и в летной работе Нины Александровны Васильевой. Более ста молодых пилотов подготовила она за годы работы в Свердловском аэроклубе; к десяткам больных во время успела медицинская помощь, оказанная врачами, доставленными пилотом санавиации Васильевой; тысячи пассажиров Свердловской области были доставлены к месту назначения экипажем, где командиром самолета АН-2 была Васильева.

Особенно запомнилась воздушным путешественникам женский экипаж, где вторым пилотом летала Галина Михайловна Пирогова. Теперь Пирогова сама командир самолета, с увлечением выполняет свои обязанности, передает мастерство, опыт молодым пилотам. А Нина Александровна работает сейчас дежурным штурманом в Уктусском аэропорту. Рядом с ней трудятся бывшие ее воспитанники, которым дала она первую путевку в небо. Это Александр Назаров, заместитель командира летного подразделения в Кольцово, Юрий Наридын, Алек-

сандр Барышев, Валерий Финюгов, командиры самолетов Игорь Корольков и Владимир Козловских, командиры вертолетов Геннадий Кинев и Валерий Чепурко. И как раньше, в тяжелые минуты, в минуты колебаний и неуверенности идут они за советом к своему учителю. Некоторым из них сделать это просто, потому что летают в Уктусском аэропорту. Другие звонят, спрашивают, советуются.

...Встретилась я с Ниной Александровной в штурманской в то время, когда, по ее мнению, можно спокойно поговорить: пилоты «разлетелись» по

помимо знаний и опыта, еще и ясной головы, уверенных рук. Особенно, если сидишь ты в левом командирском кресле и тебе доверены жизни пассажиров. Поэтому с этой работы нужно уйти вовремя, даже если «токуют руки по штурвалу», даже если сейчас, спустя более трех лет, навораживаются слезы на глаза, когда вспоминаешь небо. И главный парадокс здесь в том, что с летной работой приходится расставаться именно тогда, когда появляется уверенность в себе, когда достигается высшее мастерство.

...Летчицей Нина ре-

дать лет работы в аэроклубе вывела на голубые воздушные трассы не одно поколение летчиков. И, главное, здесь сразу же были видны плоды труда.

Особенно памятен для Н. А. Васильевой 1961 год. Именно тогда летчике присвоили за отличное пилотирование звание мастера спорта и она получила возможность помериться силами с сильнейшими спортсменками страны. С соревнований Нина вернулась дважды чемпионкой страны.

В 1964 году Васильева перешла в гражданскую авиацию. Первый год ра-

все города области. Были на хорошем счету в Уктусском авиапредприятии. Нина Александровна мечтает, что полеты эти доставляли большое удовольствие. Казалось, что знаешь в своей работе все, ни одна деталь уже не ставила в тупик.

Но прошло немногим более года, и пришлось с небом расстаться навсегда — начало пошаливать здоровье. А вот уйти из авиации как раз оказалось невозможным для этой женщины, потому что с ней Нина Александровна связала свою жизнь и без Аэрофлота не видела своего сущест-

Учительница первая ТВОЯ...

всей области с грузами и пассажирами, до их возвращения еще часа два. Но оказалось, что затишь это относительно. Часто звонил телефон: Нина Александровна — в течение нескольких лет бессменный депутат райсовета и к ней обращаются буквально по всем вопросам избирателя. Подходили пилоты, и каждому из них штурман давала исчерпывающую и самую подробную консультацию.

Но вернемся к началу нашего материала. Да, пилот — это такая профессия, которая требует,

шла стать еще школьницей. Первый раз она поднялась в небо на планере Ленинградского аэроклуба. После этого начался трудный путь к мечте. На запросы Нины из училищ приходил однозначный ответ: «Девушек не принимаем». И только много лет спустя ей удалось стать курсантом Центральной летной школы.

В Свердловск она приехала в качестве инструктора аэроклуба. О годах, проведенных в этой славной организации, Н. А. Васильева вспоминает с большой теплотой. Нина Александровна за двена-

ботала санитарным летчиком. Летала на стареньком ЯК-12, затем перешла на АН-2.

В правом кресле этой машины летала восемь месяцев. Командиром экипажа, наставником Нины был бывший ее аэроклубовский питомец Леша Спиридонов. Учитель и ученик, что называется, поменялись ролями. Но работать в этом экипаже было интересно. Много нужного для себя почерпнула она у своего командира.

А в марте 1969 года пришла к Васильевой вторым пилотом Галина Пирогова. Как и ее командир, пришла из спорта, из Саранского аэроклуба.

Женский экипаж работал хорошо. Возили пассажиров, грузы, почту во

кования. Даже дома, в ее квартире, все напоминает о небе. На книжной полке стоят книги о летчиках: «Балтийское небо» Н. Чаковского, «Летчики». Г. Семеновича и другие. Нина Александровна осталась в авиации. Сейчас она работает дежурным штурманом, привыкла к этой должности. Главное преимущество этой работы перед всеми другими в том, что Нина Александровна осталась в том же коллективе и если и не летает теперь сама, то продолжает каждого пилота в полет, дает ему наставления.

...Коммуниста, депутата райсовета Н. А. Васильеву можно часто встретить в аэропорту Уктус. Она спешит в штурманскую, где занимает по праву место наряду с самыми опытыми штурманами. И остается только удивляться тому, как хорошо умеет эта женщина справляться с самыми разными и ответственными делами. Она, как и все женщины-пилоты Уральского управления гражданской авиации, с честью продолжает традиции славных тружениц уральского неба тридцатых годов — Серафимы Амосовой и Марии Калинкиной.

Л. СЕРГЕЕВА.



НА СНИМКАХ: штурман Н. А. ВАСИЛЬЕВА дает наставления перед полетом. Подруги по Свердловскому аэроклубу Н. А. ВАСИЛЬЕВА и А. РЫБАКОВА.

Рекомендации по изучению в школах коммунистического труда материалов декабрьского (1973 г.) Пленума ЦК КПСС, седьмой сессии Верховного Совета СССР, Обращения Центрального Комитета КПСС к партии, к советскому народу

Для проведения специальных занятий рекомендуется следующий примерный план:

1. Решения декабрьского (1973 г.) Пленума ЦК КПСС — воплощение ленинского курса внутренней и внешней политики, вырабатанной XXIV съездом КПСС, программа деятельности партии и народа по осуществлению очередных

задач экономического, социального и культурного строительства.

2. Важнейшие итоги ударного труда советского народа в третьем, решающем году и за три года пятилетки. Рост всех отраслей народного хозяйства, повышение народного благосостояния. Достижения Советской страны — результаты героических усилий на-

роде, политической и организаторской работы партии, прочная основа для новых успехов в выполнении десятого пятилетнего плана. Вклад трудового коллектива в развитие экономики страны.

3. 1974 год — определяющий год пятилетки. Основные направления и задачи развития народного хозяйства страны. Значение

выполнения и перевыполнения плана 1974 года для успешного завершения пятилетки в целом, дальнейшего роста экономического потенциала страны, повышения благосостояния и культурного уровня народа.

Пути повышения эффективности производства. Необходимость ускорения научно-технического прогресса, совершенствования

планирования и управления, стиля и методов хозяйствования. Повышение производительности труда, экономия сырья и материалов, использование всех резервов производства — задача каждого производственного коллектива.

4. Развитие социалистического соревнования трудящихся — решающее условие досрочного выпол-



У авиаторов Коми управления

дывает свой отпечаток и на применение вертолетов. Помимо перевозки различных народнохозяйственных грузов как вы-

танола. При закачке в скважины метанол предотвращает их ледовую закупорку. И вертолеты МИ-6 стали танкерами.

димость доставки из Ухты на Вуктыл втулки несущего винта МИ-6. Многотонная громада не входит в грузовую кабину, тогда было принято решение доставить этот груз на подвеске. В двадцатипятиградусную жару вертолет МИ-6 под управлением командира корабля Г. И. Муратора легко оторвал от земли огромный ящик, стабилизированный двумя соснами, и доставил его к месту назначения.

Ну, а как быть, если нужно перевезти комплект лопастей МИ-6? На площадке, где требуется произвести замену лопастей, самолет АН-2 не сядет, а ремонт требует времени. Был найден выход и из этого трудного положения. По предложению инженера Волк тележка для транспортировки лопастей была переоборудована под пятилопастную. С вертолета МИ-6 сняли створки, грузовые трапы и, продумав до тонкостей технологию погрузки и выгрузки, решили отправить лопасти вертолетом. Инженер В. Н. Березин, бригады техников-бригадиров Н. С. Комнова, Н. Н. Киришова, вложив много труда и смекалки, способствовали выполнению этой уникальной работы. Простой вер-



Комсомольскую организацию аэропорта Кольцово будет представлять на XVII съезде комсомола бортпроводница Нина Литвинова (на снимке она справа).

Летающий танкер МИ-6

три, так и на подвеске, вертолеты приобретают новые «профессии».

Зимой 1970—71 гг. возникла острая необходимость доставки на Вуктыл древесного спирта — ме-

Днем и ночью действовал воздушный метаноопровод. Каждый вертолет за рейс доставлял девять тысяч литров древесного спирта. И газопровод «Сияние Севера» работал, подавая в центр страны голубое топливо все в больших количествах. Правительственное задание было с честью выполнено.

Работая многие месяцы в отрыве от базы, вертолеты, естественно, нуждаются в пополнении расходными материалами, запасными частями. На страницах зарубежной печати часто можно видеть рекламные снимки, показывающие, как вертолет какой-либо фирмы поднимает своего одноплодного собрата на подвеске. Но одно дело реклама, совсем другое — доставка многотонных агрегатов за многие сотни километров. Возникла необо-

Ухтинское авиаремонтное предприятие одним из первых в стране освоило вертолеты МИ-6. Машин этого типа более 10 лет работают здесь на разведке в строительстве нефтяных и газовых месторождений. Приятно сознавать, что в строительстве Вуктыла, Надьма, Усинска есть доля и нашего труда.

Обслуживание геологоразведочных и строительных организаций наклад-



Подготовка Ан-2 к полету.

динамика, прочность и надежность машины, приборов и аппаратуры; конструкция и проектирование летательных аппаратов; технология производства двигателей; двигатели летательных аппаратов; теоретические основы радиотехники; радиосвязь, радиовещание и телевидение; вычислительная техника; автоматическое управление и регулирование; эксплуатация авиационной техники; экономика, организация управления и планирования гражданской авиации; финансы, денежное обращение и кредит. **БЕЗ ОТРЫВА ОТ ПРОИЗВОДСТВА:**

сопротивление материалов и строительная механика; конструкция и проектирование летательных аппаратов; электрические машины; радиолокация и радионавигация; радиопередающие устройства; автоматизированные системы переработки информации и управления; вычислительная техника; техническая кибернетика и теория информации; эксплуатация авиационной техники; техника безопасности и противопожарная техника; экономика, организация управления и планирования гражданской авиации; финансы, денежное обра-

нения народнохозяйственного плана 1974 года.

Постановление ЦК КПСС, Совета Министров СССР, ВЦСПС и ЦК ВЛКСМ «О Всесоюзном социалистическом соревновании работников промышленности, строительства, транспорта за досрочное выполнение народнохозяйственного плана на 1974 год», «О Всесоюзном социалистическом соревновании работников сельского хозяйства за увеличение производства и заготовок продуктов земледелия и животноводства в 1974 году» — конкретная программа действий каждого трудового коллектива.

Сознательное, творческое отношение к труду, сметка и изобретательность, инициатива трудящихся, их широкое участие в управлении производством, в активной борьбе за реше-

ние и кредит. **ПРАВИЛА ПРИЕМА В АСПИРАНТУРУ.**

1. В аспирантуру с отрывом от производства принимаются лица в возрасте до 35 лет, а без отрыва от производства — до 45 лет, имеющие законченное высшее образование, проявившие способности к научно-исследовательской работе и имеющие опыт работы по избранной специальности (профилю), а также молодые специалисты после окончания вуза по рекомендациям совета вуза (факультета).

2. Заявление о допуске к вступительным экзаменам подается на имя ректора института. В заявлении необходимо указать вид аспирантуры (с отрывом или без отрыва от производства) и по какой специальности поступает в аспирантуру. К заявлению необходимо приложить: личный листок по учету кадров с фотокарточкой (4x6 см);

копию диплома о высшем образовании и выписку из зачетной ведомости (приложение к диплому); характеристику с места работы и автобиографию; список опубликованных научных работ, научно-технических отчетов, сведений об изобретениях, опытно-конструкторских работах. Лица, не имеющие этих работ, представляют письменные доклады (рефераты) на одну из тем избранной специальности. Желательно, чтобы тема реферата была близка к диссертационной теме, над которой предполагает работать поступающий в аспирантуру;

выписку из протокола заседания совета вуза (факультета) для лиц, рекомендованных в аспирантуру непосредственно после окончания вуза;

справку о состоянии здоровья с заключением о пригодности для обучения в аспирантуре института;

3. Желающие поступить

в аспирантуру проходят обязательное собеседование с предполагаемым научным руководителем, который сообщает в приемную комиссию свое заключение и письменное согласие осуществлять научное руководство.

4. Все поступающие в аспирантуру сдают конкурсные вступительные экзамены по специальной дисциплине, истории КПСС и одному из иностранных языков в объеме программы вуза. Вначале сдается экзамен по спецдисциплине.

5. Лица, полностью сдавшие кандидатские экзамены, предусмотренные по данной специальности, освобождаются по их желанию от вступительных экзаменов и пользуются преимущественным правом при зачислении.

6. Лицам, сдавшим кандидатские экзамены частично и имеющим научные труды, изобретения, разрешается сдавать кандидатские экзамены вместо

Социалистических Республик о Государственном плане развития народного хозяйства СССР на 1974 год, «Правда», 1973, 15 декабря.

О Всесоюзном социалистическом соревновании работников промышленности, строительства и транспорта за досрочное выполнение народнохозяйственного плана на 1974 год. Постановление ЦК КПСС, Совета Министров СССР, ВЦСПС и ЦК ВЛКСМ. «Правда», 1974, 12 января.

О Всесоюзном социалистическом соревновании работников сельского хозяйства за увеличение производства и заготовок продуктов земледелия и животноводства в 1974 году. Постановление ЦК КПСС, Совета Министров СССР, ВЦСПС и ЦК ВЛКСМ. «Правда», 1974, 13 января.

в аспирантуру проходят обязательное собеседование с предполагаемым научным руководителем, который сообщает в приемную комиссию свое заключение и письменное согласие осуществлять научное руководство.

4. Все поступающие в аспирантуру сдают конкурсные вступительные экзамены по специальной дисциплине, истории КПСС и одному из иностранных языков в объеме программы вуза. Вначале сдается экзамен по спецдисциплине.

5. Лица, полностью сдавшие кандидатские экзамены, предусмотренные по данной специальности, освобождаются по их желанию от вступительных экзаменов и пользуются преимущественным правом при зачислении.

6. Лицам, сдавшим кандидатские экзамены частично и имеющим научные труды, изобретения, разрешается сдавать кандидатские экзамены вместо

Брежнев Л. И. Новогоднее поздравление советскому народу. (Выступление товарища Л. И. Брежнева по телевидению и радио). «Правда», 1974, 1 января.

«О задачах профсоюзов в связи с итогами декабрьского [1973 г.] Пленума ЦК КПСС и Обращением Центрального Комитета КПСС к партии, к советскому народу». Постановление V Пленума ВЦСПС — «Труд», 1974, 13 января.

Байбаков И. К. О Государственном плане развития народного хозяйства СССР на 1974 год. (Доклад заместителя Председателя Совета Министров СССР, председателя Госплана СССР на VII сессии Верховного Совета СССР восьмого созыва). «Правда», 1973, 13 декабря.

Гарбузов В. Ф. О Государ-

вступительных экзаменов в те же сроки.

7. Аспиранты, обучающиеся с отрывом от производства, обеспечиваются стипендией в размере основного оклада, получаемого на последнем месте работы, но не более 100 рублей в месяц.

8. Лицам, допущенным к сдаче вступительных экзаменов, по месту их работы предоставляется дополнительный отпуск 30 календарных дней с сохранением заработной платы по месту работы для подготовки и сдачи экзаменов.

Лица, принимаемые в аспирантуру с частично сданными кандидатскими экзаменами, пользуются оплачиваемым отпуском для сдачи оставшихся вступительных экзаменов из расчета 10 дней на каждый экзамен.

9. Основанием на право получения отпуска является извещение из института о допуске к собеседованию и сдаче экзаменов.

Вступительные конкурсные экзамены проводятся с 1 по 30 мая 1974 года. Прием документов от поступающих в аспирантуру производится до 20 апреля 1974 г. по адресу: 226106 ГСП, г. Рига, чл. Ломоносова, 1. Аспирантура. Телефон 24-92-53.

ственном бюджете СССР на 1974 год и об исполнении Государственного бюджета СССР на 1972 год. (Доклад министра финансов СССР на VII сессии Верховного Совета СССР восьмого созыва). «Правда», 1973, 13 декабря.

Изучение важнейших партийных документов рекомендуется проводить в тесной взаимосвязи с конкретными задачами, стоящими перед трудовыми коллективами. Оно должно способствовать мобилизации слушателей школ коммунистического труда на досрочное выполнение плановых заданий и социалистических обязательств четвертого года пятилетки.



Издательство «Транспорт» предлагает

АВИАЦИОННЫЙ ДВИГАТЕЛЬ АШ-82В. Авторы А. Д. Богданов, П. Д. Бондаренко и Ю. А. Степанов. В книге описаны конструкции узлов, агрегатов и деталей двигателя АШ-82В, устанавливаемого на вертолетах МИ-4 всех модификаций, условия их работы, характерные неисправности и методы их предупреждения, обнаружения и устранения.

АВИАЦИОННЫЙ ДВИГАТЕЛЬ М-14В26. Авторы И. В. Кеба и И. А. Крученок. В книге рассматриваются конструкции узлов и агрегатов двигателя, устанавливаемого на вертолете ЧА-26. Освещаются вопросы эксплуатации двигателя, способы обнаружения, устранения и предупреждения неисправностей.

БОРТОВАЯ СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ БСУ-ЗП. Авторы Н. П. Аленгов и Н. М. Савченко. В книге описывается блок-схема БСУ-ЗП, а также область ее применения. Приведены блок-схемы и конструкции систем и агрегатов, входящих в БСУ-ЗП. Рассмотрены различные режимы работы бортовой системы.

ЭКСПЛУАТАЦИЯ СИСТЕМ КОНДИЦИОНИРОВАНИЯ ВОЗДУХА ПАССАЖИРСКИХ САМОЛЕТОВ. Авторы И. Н. Антипенко, Н. В. Данилов и В. И. Кузнецов. В книге рассматриваются особенности летной эксплуатации и наземного обслуживания систем кондиционирования воздуха для обеспечения безопасности полета и комфорта пассажиров.

В. ШУЛЕПОВ, заведующий авиационной редакцией издательства «Транспорт».

Подвиг

Юность, юность,
ты начало жизни,
Но порой бываешь
и концом —
С пьедестала
смотрит
неподвижно
Девушка
с улыбочивым
лицом.
Не всему бывают
повторенья,
Ей любимого
недолго любить.
Выбор сделан был
в одно
мгновение —
Людам жизнь, но ей
самой не жить.
В южном небе
с курса
не свернули,
Люди все пришли
к своим делам,
А в пилотов
пущенные
пули
Девушка с собою
унесла...

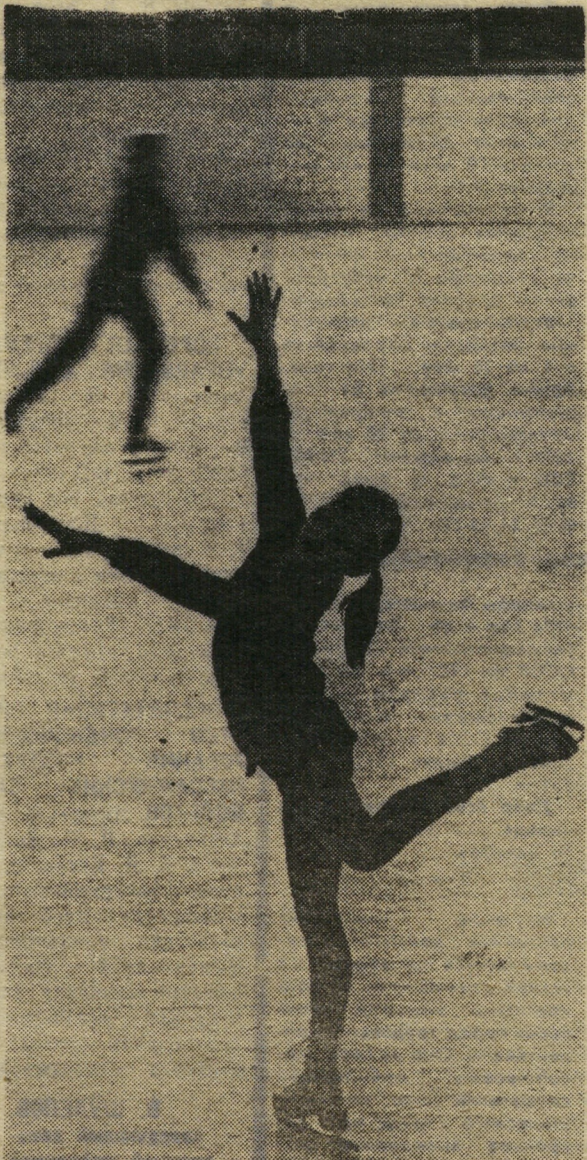
Н. ОПАРИНА.
Челябинск.

«АБИТУРИЕНТКА»

Так называется новый цветной художественный фильм производства Киевской киностудии имени А. П. Довженко, посвященный героическому подвигу бортпроводницы Нади Курченко.

Фильм вызвал большой интерес слушателей. Зрительный зал был переполнен. Присутствующие тепло встретили создателей картины, которые рассказали о работе над ней. Очень активно прошло обсуждение. Высокая оценка дана игре актрисы Ирины Шевчук — исполнительнице главной роли.

Б. МИРОШНИК,
преподаватель
«Крылья Украины».



МИНИ-ВЕРТОЛЕТ

Вес конструкции — 134 кг, длина — 3,44 м, ширина — 1,59 м, максимальная скорость — 128 км/час, двигатель — 1700 куб. см. Таковы основные технические данные сконструированного в Англии мини-вертолета. Управление им так же несложно, как и автомобилем. На отрыв от земли ему достаточно всего 30 м. «Криkit» — так назван мини-вертолет — может стать отличной игрушкой для взрослых, но весьма дорогой: цена его немного ниже стоимости автомашины.

Знатоки допускают, однако, что эта «игрушка» имеет шансы сделать карьеру и в воздушном спорте.

Более десяти молодых авиатехников, только что закончивших училища, пришли на работу в Пермское авиационное предприятие МВЛ.

В ряды авиаторов

Молодые авиаторы прикреплены к опытным техникам, которые помогут им начать свою трудовую биографию.

Р. ТОЛОВ.



«Подруги» — так назвал свой снимок лауреат первой Всесоюзной премии («Комсомольская правда»), наш штатный фотокорреспондент В. Степанов.

Награда — именные часы

20 февраля при выполнении полета на вертолете МИ-1, который вел пилот Уктусского предприятия Н. М. Харисов, на высоте 200 метров отказал двигатель.

В сложившейся аварийной обстановке свердловский пилот проявил выдержку и летное мастерство. Он произвел благополучную посадку на режиме авторотации на площадку, подобранную с воздуха.

Сделать это было не просто, потому что вертолет находился над лесом на обслуживании Курганского районного нефтепроводного управления.

Приказом начальника Уральского управления гражданской авиации за проявленные выдержку, летное мастерство и грамотные действия при отходе авиационной техники в полете Н. М. Харисов награжден именными золотыми часами.

...И почетные грамоты

В Пермском авиационном предприятии рассмотрены личные творческие планы авиаторов в службе РИС и АТБ.

Принято решение — первое место не присуждать.

На втором месте среди

работников АТБ В. Н. Ярушов. Он был награжден почетной грамотой и премирован.

Среди работников службы РИС на втором месте Н. А. Торсунов. Ему вручена почетная грамота авиационного предприятия и премия.

За активное участие в разработке личных творческих планов премировано еще девять человек.

Л. ИВАНОВ.

Воздушные ворота на краешке земли

Только что в Магадане открыт новый аэровокзальный комплекс. Что он собой представляет? На этот вопрос нам ответил заместитель начальника аэропорта Виктор Иванович Жук.

— Здание из бетона и стекла, созданное за короткий срок в зоне вечной мерзлоты, имеет современные архитектурные формы. Общий объем его составляет 4,5 тысячи кубических метров. Тут все предусмотрено для удобства пассажиров. На первом этаже разместились помещения

оперативных служб, регистрации билетов, выдачи багажа, комната матери и ребенка, буфет, камеры хранения. На втором этаже — просторный зал ожидания, ресторан и пищеблок.

Аэровокзал будет обслуживать 400 пассажиров в час. Он оборудован системой «Синар», которая знакомит пассажира с временем прилета и отлета самолетов, регистрацией билетов и багажа. Новый

аэровокзальный комплекс возводил коллектив строительного-монтажного управления № 4 треста «Магадангорстрой» по проекту архитекторов «Дальстройпроекта».

И. ФРОЛОВ.

Улыбки, улыбки...

Молодая женщина сидит в парке и пишет письмо. Вдруг она заметила, что какой-то мужчина стоит около и читает написанное. Женщина очень рассердилась и написала в письме: «Я не могу писать, потому что какой-то мужчина стоит около меня и читает мое письмо».

— Неправда! — закричал мужчина. — Я не читаю!

— Стась, почему ты не сводишь куда-нибудь мою маму?

— Пробовал. Она всегда находит дорогу обратно.

В одном кинотеатре. Он — ей: Милая, тебе удобно? Хорошо видно? Не дует? Давай поменяемся местами!

В Свердловске открывается III зимняя Спартакиада. Первыми вступают в спор фигуристы.

На снимке: на тренировке — свердловские фигуристы.

Фото С. Володина.

Стюардессы-близнецы

Две стюардессы — Анна и Шейла Кук — работают в одной из британских авиакомпаний. Летали они вместе до тех пор, пока не попались на глаза 72-летней миссис Паркер. Та увидела их обеих и потеряла сознание, решив, что

что уже двоится в глазах. После этого разозленная дама написала жалобу, упирая на то, что «компания не должна причинять пассажирам нервных расстройств». Сестер рассадили в разные самолеты.

«Рассказ о маленьких неприятностях»

— так назывался комсомольский рейд о недостатках в работе некоторых служб Уктусского аэропорта. Материал был опубликован 9 января 1974 года.

Командир Уктусского авиационного предприятия А. И. Ермолаев сообщил: ста-

тья «Рассказ о маленьких неприятностях» изучена с командно-руководящим составом на разборе и доведена до личного состава службы перевозок, АТБ, летных подразделений.

Обращено внимание начальников служб на име-

Коротко

щия недостатки в работе по обеспечению регулярности полетов.

В авиационном предприятии разработаны мероприятия по повышению регулярности полетов и культуры обслуживания пассажиров.

Повторно изучен приказ МГА о форменной одежде, знаках различия и усилена проверка за правильностью ношения формы одежды.



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

И. о. редактора Ю. ГЕНДЕРТ.
НС 12237. Заказ № 7423.

Тип. изд-ва «Уральский рабочий».
Свердловск, пр. Ленинский, 49.