

# Девятой пятилетке — победный финиш!

«...надо принести на съезд продуманный и внимательно, общим трудом, общими усилиями всех членов партии переработанный практический опыт хозяйственного строительства».  
В. И. ЛЕНИН.

# 25



Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

## XXV СЪЕЗДУ КПСС — ДОСТОЙНУЮ ВСТРЕЧУ

# Авиатор УРАЛА

ОРГАН УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ  
И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

№ 43 (2008).

СРЕДА.

# 26

НОВЯБРЯ

1975 г.

ГОД ИЗДАНИЯ

XXXIV

Цена 2 коп.

НЕДАВНО в Кольцовском Доме культуры авиаторов состоялся очередной, IV пленум теркома профсоюза авиарботников Урала. На него были приглашены командиры предприятий, заместители командиров по политико-воспитательной работе, председатели объединенных комитетов

тальному строительству все принятые коллективные обязательства в честь съезда успешно выполняются. Докладчики рассказали и о новой форме организации соревнования — дружеском соперничестве сквозных смен, т. е. всех взаимосвязанных служб, организующих нормальную отpravку пассажи

приятия В. И. Колчин. Начальник планово-экономического отдела управления Б. Г. Сивашинский в своем выступлении привел анализ де-

ЗАДАНИЯ —  
ДОСРОЧНО

КПСС, за право выполнять рейсы по перевозке делегатов съезда на экономленном горючем. В своем выступлении он подчеркнул, что в организации соревнования следует избегать еще встречающийся формализм — неконкретность, похоть личных планов, в поощрении победителей соревнования — выдачу премий вместе с зарплатой, редкие встречи делегатов соревнующихся на договорных началах. Такие явления «омертвляют» саму идею трудового соревнования, снижают уровень соревнования. Он призвал участников пленума распространять опыт челябинцев по организации соревнования сквозных смен у себя в предприятиях.

На пленуме состоялся разговор о состоянии метеорологического обеспечения в предприятиях управления и задачах по его улучшению.

## IV пленум теркома профсоюза

профсоюза, работники метеослужб. В работе пленума принял участие и выступил заведующий отделом ЦК профсоюза авиарботников О. П. Фролов.

Главным вопросом, обсуждавшимся на пленуме, был вопрос о выполнении социалистических обязательств по достоянной встрече XXV съезда КПСС коллективом Челябинского авиапредприятия.

С докладами по этому вопросу выступили командиры предприятий А. Ф. Чепышев и председатель ОКП Л. Я. Калганов. Они проследили этапы социалистического соревнования, организованного в предприятии, и привели конкретные производственные показатели, которых удалось достичь благодаря ему. Например, за 10 месяцев года авиаторами Челябинска было отправлено сверх плана 45 тысяч пассажиров, Челябинцы приняли новый, более напряженный встречный план по достоянной встрече съезда, разработали личные планы. За исключением обязательств по капи

ров и груза. В докладах говорилось и о нерешенных проблемах, например, слабая механизация процесса приема багажа, отсутствие теплообогрева легкомоторного парка и другие, тормозящие темпы соревнования.

Идея работы соревнования сквозных смен была развита в выступлении председателя ОКП Кольцовского авиапредприятия В. П. Бродникова. Для кольцовцев такое соревнование тоже ново, оно организовано с июля, но уже дало хороший эффект, привело к улучшению согласованности в работе всех служб: службы ГСМ, перевозок, ЦДА и других, образующих сквозную смену. Такое соревнование помогает добиться наилучшего использования самолето-моторного парка.

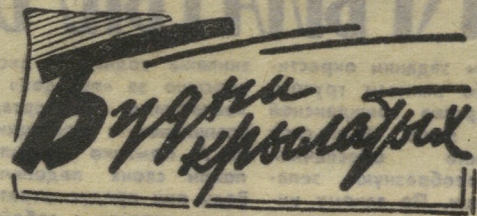
Об организации социалистического соревнования за достоянную встречу XXV съезда КПСС в коллективе авиапредприятия рассказал председатель завкома завода № 404 ГА В. К. Халитов.

С предложенном организовать соревнование внутри управления служб и летных подразделений выступил председатель ОКП Кировского пред-

лания коллективами управления в этом году.

25 апреля управлением были приняты дополнительные социалистические обязательства в честь съезда. Они довольно напряженные. Например, предстоит дополнительно произвести 250 миллионов пассажирокилометров. Чтобы справиться с такими обязательствами, необходимо все имеющиеся производственные резервы. Б. Г. Сивашинский рассказал об объеме работ управления в новом году, подчеркнул необходимость повышения ответственности за работу инженерно-авиационных служб, работников снабжения. Дальнейшее развитие самолета Ту-154, которое будет происходить в 10-й пятилетке, не может быть успешным без повышения культуры производства. над этим управлением предстоит еще много работать, сказал Б. Г. Сивашинский.

Председатель президиума теркома профсоюза авиарботников Г. В. Сысоятин рассказал о соревновании служб, экипажей Челябинского и других предприятий управления за право носить почетное звание имени XXV съезда



### Почин

## магнитогорцев

Коллектив Магнитогорской авиационно-технической базы к 4 ноября завершил выполнение пятилетнего плана по всем показателям. Взвесив свои возможности и изучив неиспользованные ресурсы, работники АТБ выступили с почином выполнить производственный план 1975 года к 1 декабря, а план двух месяцев 1976 года — ко дню открытия XXV съезда партии, 24 февраля. На общем собрании авиа-механик М. Г. Вохмин предложил принять обращение к работникам всех служб авиапредприятия с призывом поддержать инициативу. Бригадир авиатехников П. В. Колесников и старший инженер лаборатории по спецоборудованию П. Г. Беляев от имени бригады, в участии заверили, что выполнят принятые обязательства.

Фоторепортаж

## Я — Земля!

На недавнем семинаре, посвященном подготовке к осенне-зимней навигации, заместитель министра гражданской авиации Ю. Г. Мамсуров высоко оценил работу по диспетчеризации авиационно-технической базы аэропорта Кольцово. Он призвал инженерно-техническую службу министерства всячески распространять передовой опыт кольцовцев, признавая его за эталон...

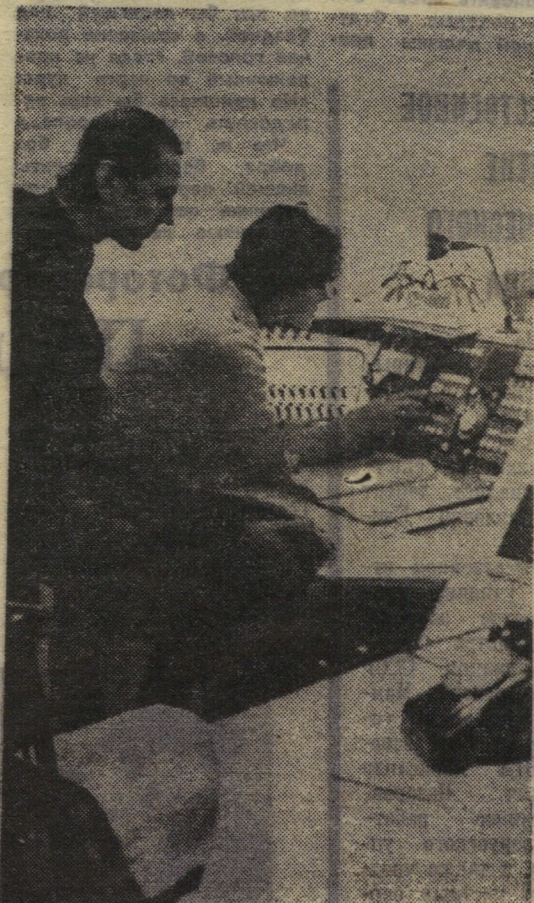
Диспетчер. Должность совсем не романтическая. О диспетчере никогда не пишут газетчики, и все «шишки», как на стрелочника, падают на него.

Диспетчер... Он должен лучше всех знать свой аэродром, знать беды служб, от которых зависит работа АТБ. Он должен быть не только грамотным, но и смелым, принимающим решения зачастую без согласования со своим командиром.

Диспетчер должен... И кольцовские диспетчеры АТБ знают свое дело. Отсутствие самоуспокоенности, желание всегда знать все о крупницах передового опыта, личная самодисциплина — вот основа, благодаря которой рождается повседневный успех.

На снимке: диспетчеры АТБ Людмила Андреевна Ануфриева и Лев Николаевич Горький.

Продолжение на 3 стр.



## НОВОСТИ

### Члены райкома — авиаторы

**СВЕРДЛОВСК**  
В минувшую субботу в Свердловске состоялась отчетно-выборная районная комсомольская конференция. В числе избранных в члены райкома комсомола трое авиаторов: инструктор отдела политико-воспитательной работы УрУ ГА Андрей Еремин, секретарь

комсомольской организации Уктусского авиапредприятия Маргарита Косова и второй пилот самолета Ан-2 Анатолий Глушков.

**ПЕРМЬ**  
Авиаторы Перми всегда принимают активное участие в жизни районной партийной организации. На состоявшейся

недавно второй отчетно-выборной конференции Индустриального района города в состав райкома избраны командир предприятия А. Н. Болонин и командир подразделения Ил-18 В. Н. Додров. Кандидатом в члены райкома избран инженер службы спецавтотранспорта Г. П. Булычев.

# Терпение и... залив Терпения

В столичном аэропорту Домодедово свердловский самолет принял на борт сразу... 1220 пассажиров. «Неужели сконструировали столь вместительный аэробус!» — удивились, наверное, читатели, запомнив вышеназванную четырехзначную цифру. Нет, Ан-12 был обычным, а вот воздушными путешественниками стали норки, получившие «билеты» на далекий Сахалин. Их недаром

несли хорошее потомство. Поэтому очень важно доставить их живыми и невредимыми. Что ж, мне собственными глазами довелось убедиться, с какой заботой, прямо-таки ангельским терпением относились к зверькам в полете. В Братск зашли на посадку. Пока корабль заправляли горючим под наблюдением бортмеханика В. В. Патекина, а другие члены

бодившихся и разбежавшихся по «Антону» пронзительно пищавших остро-зубых проказниц, а с одной, видимо, наиболее хитрой и шустрой, притаившейся у самого входного люка, попозировали перед фотообъективом. Ранним утром, когда на борту царил полный порядок, мы пересекли, наконец, Татарский пролив. Нас ждали, несмотря на воскресный день. Когда

# КРЫЛАТЫЕ БУДНИ

в летном задании окрестили особо важным грузом. Министерство гражданской авиации, наше Уральское управление обеспечили ему своеобразную зеленую улицу. По такому необычному случаю экипажу в качестве исключения даже разрешили непрерывный (без отдыха) десятичасовой полет, как бывало лишь при стихийных бедствиях и спасении людей. Зверьки разместились в отдельных, набитых солодой многостаянных клетках-квартирах грузового отсека, где поддерживалась постоянная температура минус три градуса и пахло настоящим зоопарком. А сопровождающие расселись в маленьком пассажирском салоне, под домашнему теплом, так как бортпроводник Ю. К. Логашин (кого и чего только не возмущал за свой долгий летный век) сразу же включил камин-печку. После взлета я взял интервью у зоотехника Поронойского зверохозяйства Ю. Ф. Ерышканова. «Мы выбрали для себя две породы норки (темно-коричневый стандарт и финский топаз) смоленской племенной фермы, — объяснил Юрий Федорович. — Цель: освежить местный генофонд, обновить кровь. Эти особи — молодые, и будущей весной должны при-

экипажа ходили в диспетчерскую за «погодой» и «запасными аэропортами», Ерышканов с помощником М. А. Комячко кормили и поили своих подопечных. Ведь они предусмотрительно прихватили с собой четыреста килограммов мясного фарша и двести литров воды в бидонах. Проголодавшиеся норки (иные уже успели прогрызть деревянные стенки и бегали прямо по полу) жадно набрасывались на угощение. Но снова старт... Ушла назад под крыло знаменитая плотина на Ангаре, и внизу раскинулась необозримая Восточная Сибирь. Тяжелую машину и шесть тонн дорогого живого груза (каждая «голова» оценивалась в 69—72 рубля) аккуратно вели опытный командир корабля В. К. Клементьев и старший пилот-инспектор А. И. Шульгин. Набранная высота, увы, не превышала 3900 метров, то есть, по существу, потолка поршневой авиации, иначе обитатели негерметичного помещения просто бы задохнулись от недостатка кислорода. В итоге ее все же чуть-чуть не хватило, чтобы за один последний «прыжок» добраться до цели. Штурман И. Д. Шеловников в застекленной носовой рубке, как бы повисшей над бездной, в сомнении покачал головой, глядя на проложенный по карте курс: «Не пришлось бы еще передохнуть на материке...» Что ж, нет худа без добра. Воспользовавшись лишней передышкой, мои спутники поймали в заготовленные ловушки осво-

автоматически, повинувшись командам из кабины, открылась широкая задняя дверь (в которую, кстати, свободно проходил целый трактор), к проему подкатил грузовик. Жизнерадостный, широкоплечий человек, отрекомендовавшийся директором зверохозяйства В. П. Колчиным, трепетно подсчитал оперативно доставленное поголовье и пришел в восторг. «Молодцы, ни одной потеря!» — тепло поблагодарил он прибывших, на радостях предоставил гостям свой «газик» для осмотра достопримечательностей. Сахалинский колесный транспорт пришелся впрок. Мы быстро добрались по шоссе до города Поронайска и увидели пароходы с флагами расцвечивания. Пыхтящий катер-паром перевез нас через реку Пороной на остров Южный, где взору вдруг открылся величественный Тихий океан, точнее, залив Терпения. На его берегу и прописались в удобных домиках-шедах норки — старожилы. А пушистые новоселы, которых мы сперва обогнали, опять встретились на «шоссейке», ведущей к аэродрому. Сахалинцы, доставлявшие их по суше тоже терпеливо и бережно, на прощание махали руками из кузова, желая свердловчанам счастливого возвращения. И тут нам и впрямь нестерпимо захотелось домой, через тысячи верст и дюжину часов лета.

З. ВАЛИН.

**ПОДЪЕЗЖАЯ** к аэропорту, всегда люблюсь стальными птицами, что стоят на поле. Любоваюсь я и моделями самолетов, которые стоят в кабинете заведующего детским сектором Дома культуры «Авиатор» в Кольцово. Мальчишкам, членам кружка авиамоделистов,

занимали призовые места. Чем же объяснить теперешний их неуспех? Может быть, и неопытностью руководителя. Но главная причина — равнодушие со стороны руководства аэропорта. — Да, я слышал об этом кружке, — говорит заместитель командира авиопредприятия



# Иван кивает на Петра...

делистов, подарившим эти замечательные воздушные корабли, не терпится увидеть творение рук своих в полете. Но, увы, пока у них такой возможности нет, ибо не всегда может их руководитель Николай Горюков обеспечить своих подопечных необходимыми материалами. В прошлом году в кружок записались 36 человек, сейчас осталось только двадцать. Уходят ребята. Неинтересно сидеть без деталей, кому-то хватит, кому-то нет... И идут они «воздух пинать».

— Кружок держится на энтузиазме, — говорит Николай.

Многие в поселке о кружке вообще не знают. Да и как можно узнать о чем-то, коли дело не имеет гласности? Для этого нужно участие в соревнованиях, выставках. Хотя и делают ребята действующие модели, негде их опробовать, нужен трек — круглая бетонированная дорожка диаметром сорок метров. Чтобы самолетики подымались в воздух, нужны мини-моторы. Нет у кружка станков, приходится взрослым кружковцам делать моторчики где-нибудь на стороне.

Раньше коллективные авиамоделисты выступали на городских и областных соревнованиях,

по политико-воспитательной работе А. Н. Кобелев. — Материалы не могут достать? Да позвонили бы мне, это же дело пяти минут. Я бы позвонил Чупахину, начальнику отдела снабжения, он бы выдал. Как негде проводить соревнования? Можно использовать танцплощадку напротив кинотеатра, или на стадионе. А вообще-то, этим должен заниматься местком. Поговорите с председателем профкома Бродовиковым.

С В. П. Бродовиковым мне встретиться не удалось. Но Иван Тихонович Чупахин, узнав, что организуется (?) кружок, взялся за ручку:

— Так, что вам нужно? Фанеру, клей... Сколько? Пишите заявку, выпишем.

— Иван Тихонович, кружок этот давно существует, нужно помочь со снабжением. Николай Горюков обращался к вам за материалами.

— Какой Николай? А-а, помню, один раз приходил. Что ж, пусть приходит хоть каждый день. Выпишем. Станки? Ну-у, их надо заказывать, потом в заявке указать номер, марку. Трек? Это дело строительное.

— А вы сами не поинтересовались, принимая заявки, что это за

кружок, как им можно помочь?

— У меня и без того дел хватает. Нет я детей люблю, у меня самого сын в 8-м классе. А вот, кстати, начальник экспериментальных мастерских (в кабинет вошел мужчина), вот кто должен помочь им. Лев Васильевич Ананьев на этой должности всего лишь с 3 ноября, и сам пока пять раз на дню приходит к начальнику снабжения «выбивать» оборудование.

Мимо ушей пропускают просьбу кружковцев о помощи и в АТБ. Много обито Горюковым порогов, много подано челобитных. Но... Все говорят, что любят детей а «детские» проблемы отодвигают на задний план. А ведь решение «детских» проблем в какой-то степени дает ключ и к разрешению вполне взрослого вопроса о местных кадрах для авиопредприятия. Ребята, увлеченные сегодня авиамоделизмом, завтра придут работать в службу и подразделения авиопредприятия. Зачем же подрезать крылья их мечте?

Т. ЗВОНАРЕВА.

## ТОРЖЕСТВЕННОЕ ОТКРЫТИЕ ТЕХНИЧЕСКОГО УЧИЛИЩА

Недавно состоялось торжественное открытие Минского авиатехнического училища гражданской авиации. Его возглавляет опытный специалист, доцент Петр Павлович Клименко.

В торжественном открытии училища приняли участие заместитель министра гражданской авиации СССР Юрий Георгиевич Мамсуров, начальник управления учебных заведений МГА Александр Игнатьевич Назаров, ответственные работники Белорусского управления, а также представители местных партийных и советских органов.

## Фоторепортаж Правофланговые

Комплексная бригада по обслуживанию самолетного парка, которой руководит Геннадий Иванович Ваулин, — одна из лучших в аэропорту Кольцово. Четкое знание своих обязанностей, умение работать на различных видах

автотехники — основа высококачественного обслуживания. И бригадир Геннадий Иванович показывает личный пример подчиненным.

От товарищей по работе не отстают их коллеги из колонны аэродромных механизмов под руководством ветерана службы Павла Николаевича Киселева.

На снимке вы видите этот дружный коллектив перед выполнением очередной задачи.

Фото Н. АЛЕКСЕЕВА.



## Победили связисты В РИГЕ

В минувшую пятницу в Доме культуры Кольцово хозяевами были молодые авиаторы. Собралось около 150 человек. И удивительно. Ведь здесь состязались в остроумии, находчивости, смекалке и веселье члены клуба Веселых и находчивых. В КВН на этот раз выступили командиры службы связи и авиационно-технической базы. Болельщики горячо поддерживали свои команды, созданию веселого настроения и «боевой» обстановки помогал вокально-инструментальный ансамбль «Горизонт». С большим преимуществом победили связисты.

В Риге состоялось совещание работников по организации труда и заработной платы управлений и эксплуатационных предприятий Аэрофлота. Его открыл заместитель министра гражданской авиации А. Ф. Аксенов.

На совещании обсуждены и одобрены мероприятия, которые будут способствовать улучшению работы в области организации труда и заработной платы на авиопредприятиях.



# НОВОСТИ

## Лучший

### КОМСОМОЛЬСКО-МОЛОДЕЖНЫЙ

Подведены итоги участия во Всесоюзном социалистическом соревновании комсомольско-молодежных экипажей сельскохозяйстве и в о й авиации авиаторов Уктуса. 11 экипажами, принимавшими участие в соревновании в сезоне этого года, обработано 123,4 тысячи гектаров. Первое место присуждено экипажу самолета Ан-2 в составе командира комсомольца В. Зенцова и

второго пилота А. Жабреева. Экипаж-победитель в течение сезона обработал 22 тыс. га. Вся работа была выполнена в установленные агротехнические сроки и с высоким качеством. Экипаж награжден переходящим вымпелом Свердловского обкома и Почетными грамотами обкома. Он выполнил условия конкурса «Лучший по профессии».

## Флаг

### в честь победителей

В коллективе Пермского авиапредприятия, вставшего на трудовую вахту в честь XXV съезда КПСС, оперативно подводятся итоги предсъездовского соревнования. На доске показателей ежедневно представляются результаты работы служб и подразделений. За последнюю неделю в числе лидеров были

коллективы службы бортипроводников, связи и летный, где командиром В. В. Петухов. Со следующей недели в предприятии в честь победителей будет подниматься алый стяг.



## Фоторепортаж

### Я — Земля!



Самолет еще в воздухе, а уже попадает в поле зрения диспетчера АТБ. Ему важно знать, не задерживается ли в рейсе борт, все ли нормально и не требуется ли на земле помощи. И все время поддерживается связь с диспетчерами службы посадки, ЦДА. Согласовывается место стоянки, вызывается необходимый транспорт.

А если непредвиденная задержка? Диспетчер немедленно выясняет причину и докладывает руководству, принимая меры в случае необходимости самостоятельно.

С инженерами диспетчер поддерживает связь по радию, к сожалению, второй — диспетчер производства лишен ее, так как антенна не позволяет ему вести уверенно связь. Это «узкое место» в ближайшее время должно быть устранено, и тогда диспетчер производства станет незаменимым помощником диспетчера АТБ.

А. НАГИБИН.

На снимках: диспетчер производства Борис Савватеев и член ЯРИН — один из лучших по своей профессии; Ил-18 скоро пойдет в очередной рейс, а пока и на него распространяется забота диспетчерской службы АТБ аэропорта Кольцово.

Фото автора.

Накрепко связана с Кировским авиапредприятием вся трудовая жизнь авиатехника — бригадира Петра Семеновича Чернышова. Пришел он сюда еще в 1951 году, сразу после Троицкого авиационно-технического училища, опытным парнем. А теперь он сам —

варищей по труду видеть и воспитать себе надежную смену. Бригадира уважают, признают его

большую общественную работу. В настоящее время он является членом

и сложной, работе. Этот принцип бригадира поддерживает вся бригада, работающая без дефектов, повторных предъявлений продукции.

Все члены коллектива приняли повышенные социалистические обязательства на девятую пятилетку и с честью держат свое слово. Первого августа, в точно намеченный срок, бригада доложила о выполнении задания: девятой пятилетки. Напряженно, не снижая темпов, трудятся и в эти оставшиеся до конца года месяцы.

Кавалер ордена трудового Красного Знамени, обладатель многих почетных грамот управления, коммунист Петр Семенович Чернышов вместе со всем коллективом бригады достойно несет трудовую вахту в честь предстоящего съезда партии.



## Почерк мастера

воспитатель не одного поколения авиационных специалистов, работающих, как и он, авиатехниками или же в небе — бортмеханиками. Свой богатый практический опыт Петр Семенович без остатка передает молодому поколению, настойчиво и целеустремленно обучая его современным формам и методам эксплуатации и обслуживания крылатой техники. Хочет он в каждом из своих молодых то-

авторитет во всех вопросах. Еще бы — ведь он и специалист высшего разряда, и эрудированный, знающий человек, принципиальный, честный товарищ. Основной метод воспитания бригадира — личный пример, показ более ответственных и сложных операций по видам периодического обслуживания самолетов Ан-24 и Як-40.

Член КПСС с 1957 года П. С. Чернышов ведет

партийного комитета Кировского предприятия. Ему часто приходится выступать перед молодыми коммунистами, прибывающими в предприятие из училищ и институтов. На конкретных примерах из жизни предприятия, своего коллектива бригадир старается передать новичкам то чувство привязанности к родному предприятию, которое постоянно живет в его душе.

Чернышов — поборник качества в любой, простой

## Авиаэкспорт на мировом рынке

Более двух с половиной тысяч гражданских самолетов и вертолетов советского производства эксплуатируется в 40 странах Европы, Азии, Африки и Латинской Америки. О деятельности объединения «Авиаэкспорт» — монопольного экспортера авиационной техники из нашей страны, по просьбе

корреспондента АПН Игоря Лобанова рассказывает председатель объединения Василий Студеникин.

— Советская авиационная техника заняла на мировом рынке прочные позиции. Ее экспорт из года в год расширяется. Оборот объединения «Авиаэкспорт» с 1964 года вырос десятикратно. Большая часть совет-

ской техники для воздушного транспорта поставляется в социалистические страны. Закупают ее также развивающиеся государства. Расширяется круг и развитых капиталистических стран, располагающих собственной авиационной промышленностью.

Сейчас в экспортную программу советской воз-

душной техники входят современные турбореактивные и турбовинтовые самолеты и вертолеты.

Это — трансконтинентальные лайнеры Ил-62 и Ту-154, самолеты для линий средней протяженности Ту-134А и самолеты Як-40.

Многие годы поставляются за рубеж самолеты конструктора Антонова Ан-24. Около 200 машин используется в странах Европы, Азии, Африки.

«Аны» — идеальные самолеты для местных авиалиний. Для их эксплуатации достаточно иметь небольшие грунтовые аэродромы. Эти машины особенно популярны в таких странах, как Ирак, Индия, Гвинея, Конго, Мали и многих других государствах Ближнего Востока, Азии и Африки.

На базе Ан-24 созданы грузовой самолет Ан-26 и аэрофотосъемочный Ан-30.

Ан-30 — самолет, специально приспособленный для аэрофотосъемки. В его фюзеляже смонтирована современная фотоаппаратура. На борту есть кабина для перезарядки пленки, здесь можно поставить и проекционные машины. Ан-30 в состоянии находиться в воздухе до 8 часов и пролететь 2600 километров.

Ценное достоинство «Анов» — их долговечность и экономичность.

## Для удобства пассажиров



Жители Каменска-Уральского получили хороший подарок. Филиал Центрального агентства воздушных сообщений УрУ ГА в этом городе переехал в новое здание. Его светлые, просторные помещения украшены полированными панелями, обставлены комфортабельной мебелью.

Добро пожаловать!

XXV спартакиада УрУ ГА

Самые меткие

15 ноября в Ижевске проходили финальные соревнования по пулевой стрельбе из пистолета летных коллективов авиационных предприятий Уральского управления ГА. Этим видом спорта закончилась XXV спартакиада управления.

Первенство оспаривали 10 летних коллективов. Хоршую спортивную и техническую подготовку продемонстрировали лет-

ные коллективы Уктусского, Курганского авиационных предприятий. Очень слабыми, технически не подготовленными были летные коллективы Пермского МВЛ и Пермского, Ижевского, Челябинского авиационных предприятий. Эти соревнования выявили ряд недостатков. Так, стало очевидно, что

многие пилоты совершенно не владеют оружием. Во многих предприятиях мало уделяется внимания этому важному виду спорта. К сожалению, летные коллективы двух летных подразделений Кольцово не смогли самостоятельно участвовать в соревнованиях, хватило сил лишь объеди-

ниться и участвовать сборной командой. Впредь такие команды допущены к соревнованиям не будут. Каждый летный коллектив должен выступать самостоятельно.

Приняли участие в соревнованиях не все летные подразделения Кировского, Пермского МВЛ авиа-

предприятий. Чемпионом Уральского управления ГА 1975 года в личном зачете стал В. Л. Дьячков (из 100 выбил 96). Второе место завоевал В. В. Давиденко (из 100 — 91 очко), и на третьем месте В. А. Селлев (из 100 возможных выбил 90 очков).

Среди команд первенство одержал летный коллектив Уктусского предприятия, где командиром А. Г. Бессонов, на 2-м месте — летный коллектив Уктуса, где командиром В. А. Банников, на 3-м



месте — летный коллектив Курганского предприятия.

М. ГОРЮКОВА, старший инструктор по физкультуре и спорту УрУ ГА.



Объявление

**КИЕВСКИЙ ОРДЕНА ТРУДОВОГО КРАСНОГО ЗНАМЕНИ ИНСТИТУТ ИНЖЕНЕРОВ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ** ОБЪЯВЛЯЕТ ПРИЕМ СТУДЕНТОВ В 1975 ГОДУ НА ЗАОЧНЫЙ ФАКУЛЬТЕТ

Зачочный факультет института готовит:

**ИНЖЕНЕРОВ - МЕХАНИКОВ** по технической эксплуатации самолетов и авиадвигателей;

**РАДИОИНЖЕНЕРОВ** по технической эксплуатации радиооборудования аэропортов и воздушных трасс;

**ИНЖЕНЕРОВ - ЭЛЕКТРИКОВ** по технической эксплуатации авиационных приборов и электрооборудования самолетов;

**ИНЖЕНЕРОВ - ЭЛЕКТРИКОВ** по технической эксплуатации светооборудования и электроустановок аэропортов.

На заочный факультет принимаются лица, работающие в подразделениях гражданской авиации, в ДОСААФ СССР,

а также военнослужащие Военно-Воздушных Сил по избранной для учебы специальности, т. е. работающие в области эксплуатации или ремонта авиационной техники (из приказа министра высшего и среднего специального образования СССР за № 114 от 14 февраля 1974 года).

Для поступления на заочный факультет необходимо представить в приемную комиссию института:

а) заявление на имя ректора с указанием факультета и специальности;

б) документ о среднем образовании (подлинник и копия);

в) характеристику с места работы, подписанную руководителем предприятия, заверенную гербовой печатью, с указанием даты выдачи;

г) автобиографию с личной подписью и датой;

д) медицинскую справку (форма № 286);

е) выписку из трудовой книжки, подписанную руководителем предприятия

или начальником отдела кадров, заверенную печатью, с указанием даты выдачи;

ж) шесть фотокарточек размером 3x4 см;

з) справку-разрешение единой формы Министерства обороны СССР (для офицеров) и справку-разрешение в/ч (для служащих сверхсрочной службы ВВС).

Прием заявлений, вступительные экзамены и зачисление в институт проводятся в сроки:

прием заявлений — с 1 октября по 15 декабря 1975 г., вступительные экзамены — с 1 декабря 1975 г. по 31 января 1976 г., зачисление в институт — с 1 по 15 февраля 1976 г.

Вступительные экзамены проводятся: по математике (письменно и устно), физике (устно), русскому языку и литературе (письменно).

**Примечание.** Награжденные по окончании средней школы золотой (серебряной) медалью или окончившие средние

ВОСПИТАНИЕ МОЛОДЕЖИ

Этот вопрос постоянно заботит руководителей авиационных предприятий. Недавно в общежитии челябинских авиаторов состоялся не совсем обычный интересный вечер.

На столах были расставлены торты, сладости, пыхтели пузатые самовары. Чаепитие помогло создать совсем домашнюю, семейную обстановку. В гости к молодежи пришел ветеран предприятия Василий Филиппович Лаптев. Он рассказал о том, как создавался Челябинский аэропорт.

специальные учебные заведения с отличием сдают экзамены по математике (письменно). При сдаче экзамена по этой дисциплине с оценкой «пять» они освобождаются от дальнейшей сдачи вступительных экзаменов, а при получении оценки «четыре» или «три» сдают экзамены по всем вышеуказанным дисциплинам на общих основаниях.

Вступительные экзамены проводятся при Киевском институте инженеров гражданской авиации или в других ближайших к месту жительства поступающего городах, где работают выездные приемные комиссии института: 252058, Киев-58, проспект Космонавта Комарова, 1. Телефон приемной комиссии 43-41-05; 344066, Ростов-на-Дону-66, аэропорт, филиал КИИГА; 664012, Иркутск-12, ул. Коммунаров, 3а, филиал КИИГА; 700033, Ташкент-33, ул. Гоголя, 77, филиал КИИГА; 220065, Минск-65, 480040, Алма-Ата-40, аэропорт, УКП КИИГА; 630062, Новосибирск-62, аэропорт Толмачево, УКП КИИГА; 680029, Хабаровск-29, ул. Дончук, 3, УКП КИИГА; 677001, Якутск, ул. Пятилетки, 33, ЯУГА, УКП КИИГА; 685009, Магадан-9, 13-й километр, УКП КИИГА.

Лица, проживающие в перечисленных городах, подают документы в отборочные комиссии.

При подаче документов сообщите название филиала или города, перечисленных выше, в котором можете сдавать вступительные экзамены в период с 1. XII. 1975 г. по 31. I. 1976 г. Сдача вступительных экзаменов в других вузах не допускается.



Крылатым помощникам

В колхозе «Дружба» Сокулукского района вошел в строй новый аэродром. Он построен на средства колхозов и совхозов, взлетно-посадочная полоса с твердым покрытием обеспечивает прием самолетов и вертолетов сельскохозяйственной авиации в любое время года. Кры-

латые машины будут вести обработку полей хозяйства Чуйской долины.

Летчики помогают земледельцам возделывать различные культуры на двух третях Киргизии. Авиация посевных площадей

здесь широко используется для химической прополки посевов, дефолиации хлопчатника, рассеивания удобрений на полях и пастбищах.

В первом году десятилетия авиаторы проведут обработку миллиона гектаров земельных угодий.

Корр. ТАСС.

ОЧЕРЕДНОЙ НОМЕР БЮЛЛЕТЕНЯ

Вышел из печати очередной (третий) номер информационного бюллетеня «Политико-воспитательная работа в гражданской авиа-

ции», в котором освещается опыт организации политико-воспитательной работы по повышению качества полетов и укреплению дисциплины среди личного состава. Публикуются также методические рекомендации по проведению индивидуальной воспитательной работы в коллективах авиарботников.

\* Спорт

Товарищеские матчи

На начало декабря намечены соревнования волейбольных команд на первенство Пермского предприятия. Сейчас волейболисты всех служб усердно тренируются, чтобы хорошо сыграть. В

предприятии прошел товарищеский матч по волейболу с авиаторами Пермского предприятия МВЛ. Тренируются и мастера лыжных гонок. 5 декабря они примут участие в открытии лыжного сезона в районе.



НАШ АДРЕС И ТЕЛЕФОН

г. Свердловск, И 20 Редакция газеты «Авиатор Урала» Тел. 255 461, 295 496.

Редактор В. С. ГУРИН.

НС 35557. Заказ № 8304.