

Девятой пятилетке — победный финиш!

25



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

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

**XXV СЪЕЗДУ
КПСС —
ДОСТОЙНУЮ
ВСТРЕЧУ!**

Авиатор УРАЛА

ОРГАН УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ
И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

№ 45 (2010).

СРЕДА,

10

ДЕКАБРЯ

1975 г.

ГОД ИЗДАНИЯ

XXXIV

Цена 2 коп.

ЗАДАНИЯ —
ДОСРОЧНО

ПЛАН ПЯТИЛЕТКИ ЗАВЕРШЕН

Авиаторы Магнитогорска завершили выполнение плана 9-й пятилетки. К 1 декабря план по пассажирообороту выполнен на 107 процентов, по ПАНХ — на 129, по вырубке на 102,7. В авангарде соревнования — авиационно-техническая база (начальник Н. П. Меркулов), летное подразделение (командир А. М. Репьев), отдел перевозок (начальник А. А. Иванов).

Вся страна, все советские люди живут под впечатлением больших событий, которые происходят в настоящее время. Декабрьский Пленум ЦК КПСС одобрил, а сессия Верховного Совета утвердила план развития народного хозяйства СССР на 1976 год, первый год десятой пятилетки. Подведены, по существу, итоги выполнения грандиозных задач, поставленных XXIV съездом КПСС.

Уральское управление гражданской авиации, выполняя решения XXIV съезда КПСС, как и все управления Аэрофлота, активно участвует в развитии транспортной системы страны. На долю нашего управления приходится 5,9 процента всего пассажирооборота по МГА, 6,2 процента общего объема перевозок, 4,8 процента отправок пассажиров, 4,7 процента отправок грузов. Управление занимает 6-е место в Аэрофлоте по пассажирообороту, 5-е место — по общему объему перевозок, 8-е — по отправкам пассажиров и грузов. Десятая пятилетка для авиаторов Урала будет этапом дальнейшего развития материально-технической базы, внедрения новой авиационной техники. Достаточно отметить, что за

пять лет основные производственные фонды выросли в полтора раза. Введен в строй новый аэропортовый комплекс в Ижевске, завершено строительство аэропорта в Кирове. Заново, по существу, построен аэропорт в Кургане. Выполнен большой объем по реконструкции взлетно-посадочной полосы в аэропорту

Кольцово. Построен новый аэровокзал в аэропорту Челябинск. В аэропортах управления введено современное радиолокационное и навигационное оборудование. Не только количество, но и качественно изменился самолетный парк. В 1975 году впервые управление освоило и начало эксплуатацию новых современных пассажирских самолетов Ту-154 и Ан-26. Протяженность воздушных линий, обслуживаемых самолетами управления, составляет в настоящее время свыше 43 тысяч километров,

Аэропорты Урала связаны прямыми рейсами с 300 городами и населенными пунктами страны. Удельный вес перевозок на современных самолетах Ту-154 и Як-40, эксплуатируемых в управлении, увеличился с 0,2 в 1970 году до 6 процентов в 1975 году. Идя навстречу XXV съезду КПСС, Уральское

управление выполнило план 11 месяцев 1975 года по всем основным и большинству расчетных показателей. Выполнение плана по основным показателям обеспечено большинством предприятий управления. 10 ноября 1975 года управление выполнило пятилетний план (по сумме утвержденных годовых планов) по всем основным показателям. За 4 года 10 месяцев девятой пятилетки из аэропортов управления отпущено 20,6 млн. пасса-

жиров и 0,5 млн. тонн почты и грузов, это соответственно на 42 и 27 процентов выше, чем за восьмую пятилетку. За эти годы в среднем каждый житель Уральского экономического района 1,4 раза воспользовался услугами воздушного транспорта. Выполнение и перевыполнение плана 4 лет и 11

месяцев достигнуто не только за счет увеличения количества рейсов, открытия новых линий, но и за счет повышения коммерческой загрузки самолетов, вылетающих из аэропортов управления, увеличения производительности полетов и налета часов на один списочный самолет на собственном парке. Вместе с тем управление далеко не полностью сумело реализовать все имеющиеся внутренние резервы в деле повышения эффективности использования авиационной техники. Контрольные цифры директивного пла-

на 4 лет и 11 месяцев пятилетки управлением по большинству показателей остались невыполненными. Пассажирооборот — основной показатель государственного плана — возрастет в 1975 году по сравнению с 1970 годом на 51,5 процента, что значительно меньше, чем было намечено контрольными цифрами по управлению.

Такое положение в значительной степени объясняется тем, что командно-руководящий состав управления и предприятий в определенной мере ослабил организаторскую и политико-массовую работу среди коллективов предприятий по мобилизации их на выполнение плановых заданий, воспитанию чувства личной ответственности за порученное дело, изысканию и использованию внутренних резервов для роста объемов перевозок, повышения производительности труда и эффективности производства в целом. Большие просчеты были допущены в предприятиях при принятии встречных планов, многие внутренние резервы не были вскрыты. Конечно, такие заниженные планы нельзя было назвать мо-

* За высокую эффективность производства Главная задача

В. А. УТКИН,
начальник Уру ГА.

управление выполнило план 11 месяцев 1975 года по всем основным и большинству расчетных показателей. Выполнение плана по основным показателям обеспечено большинством предприятий управления. 10 ноября 1975 года управление выполнило пятилетний план (по сумме утвержденных годовых планов) по всем основным показателям. За 4 года 10 месяцев девятой пятилетки из аэропортов управления отпущено 20,6 млн. пасса-

жиров и 0,5 млн. тонн почты и грузов, это соответственно на 42 и 27 процентов выше, чем за восьмую пятилетку. За эти годы в среднем каждый житель Уральского экономического района 1,4 раза воспользовался услугами воздушного транспорта. Выполнение и перевыполнение плана 4 лет и 11 месяцев достигнуто не только за счет увеличения количества рейсов, открытия новых линий, но и за счет повышения коммерческой загрузки самолетов, вылетающих из аэропортов управления, увеличения производительности полетов и налета часов на один списочный самолет на собственном парке. Вместе с тем управление далеко не полностью сумело реализовать все имеющиеся внутренние резервы в деле повышения эффективности использования авиационной техники. Контрольные цифры директивного пла-

* Фоторепортаж

НАМ — ТРИДЦАТЬ ПЯТЬ

В этом году исполнилось тридцать пять лет авиационному предприятию Перми. До 1940 года над территорией Пермской области летали

свердловчане, но бурный рост народного хозяйства поставил перед авиаторами такие задачи, которые тре-

бовали создания отдельного авиапредприятия. За годы, минувшие после создания Пермского авиапредприятия, здесь

выросли надежные кадры как летной, так и инженерной службы.

Среди лучших называют Геннадия Федоровича Вохмянина. В авиации он с 1949 года. Сначала занимался в Кировском аэроклубе, потом был военным летчиком. Десять лет назад стал он летать в пермском небе на Ан-2, потом пересел в кабину Ан-24. Теперь он командир корабля. Его экипаж носит звание коллектива коммунистического труда, свои обязательства на пятилетку он выполнил к 25 октября, командир подготовил и ввел в строй двух командиров кораблей!

Немало наставников и в авиационно-технической базе. Среди них — авиатехники-бригадиры Виктор Иванович Гончаров, Игорь Сергеевич Митрофанов, начальник смены технического обслуживания самолетов Владимир Кононович Евдокименко.



Новые рейсы

Близится конец года. В наступающем, 1976 году Уральское управление гражданской авиации откроет для пассажиров Аэрофлота новые рейсы. С 1 января два рейса (№ 2883 и 2884) на Хабаровск через Братск и два рейса (№ 4961 и 4962) на Ташкент будут выполнять не Ил-18, а Ту-154.

С этого же времени откроется прямой рейс на Запорожье. По этому маршруту будут летать 89-местные Ил-18. Станет ежедневным рейс 3029 Челябинск — Ижевск — Ленинград. Раньше Кировские пилоты летали на Симферополь только в летний период. Теперь этот рейс станет и зимним.

Для здоровья авиаторов

В 9-й пятилетке были открыты две медсанчасти в авиапредприятиях УрУ ГА и 5 фельдшерских пунктов в аэропортах МВЛ, в АТБ и на заводе 404. Все авиароботники в настоящее время обеспечены помощью зубных врачей. Во всех медучреждениях развернуты клинические лаборатории, а в некоторых проводятся и электрокардиографические исследования. Введены новые методики физиотерапевтического лечения. Значительно увеличены объемы лабораторных исследований санэпидстанций управления, улучшен санитарный надзор.

А. КУЧЕРОВ,
начальник
медико-санитарной
службы УрУ ГА.

(Окончание. Нач. на 1 стр.). В течение пятилетки не все предприятия обеспечили выполнение плановых заданий по коммерческой загрузке самолетов. При этом потери от невыполнения установленных заданий по коммерческой загрузке составили за 4 года 9 месяцев пятилетки в целом по управлению 73,6 млн. ткм и 6,6 млн. рублей доходов. Кроме того, потери пассажирооборота составили 630 млн. пассажирокилометров и 32 процента допущенного за годы пятилетки отставания от контрольных цифр.

Из-за недостаточного эффективного использования самолетов Ан-12, Ан-24 и Як-40 по производительности полетов управление потеряло 61,8 млн. ткм и 5,1 млн. рублей доходов. За годы пятилетки не было обеспечено выполнение плановых заданий по налету часов на один самолет Ил-18, Ан-12, Як-40, общие потери составили 38,7 млн. ткм и 4,9 тыс. рублей доходов. Не изжиты недостатки в организации материально-технического обеспечения производства. За 4 года 10 месяцев пятилетки простои самолетов и вертолетов из-за отсутствия запасных частей составили 6028 самолетосуток, общие потери по этим причинам составили 4,3 млн. рублей.

Большой финансовый ущерб управлению несут непланируемые убытки и в первую очередь — от аварий и поломок самолетно-вертолетного парка, недостачи и хищения денежных средств.

Декабрьский Пленум ЦК КПСС 1974 года, сосредоточивший внимание на узловых вопросах экономического развития и интенсификации производства, указал, что практическое осуществление курса на повышение его эффективности и улучшение качественных показателей дело сложное. Оно требует настойчивого поиска новых подходов и новых решений, концентрации усилий на нерешенных проблемах, и прежде всего, на повышении эффективности ис-

пользования авиационной техники. Не успокаиваться на достигнутом значит, прежде всего, при любых результатах видеть неиспользованные резервы и уметь привести их в действие.

«Главная задача сейчас, — говорил Генеральный секретарь ЦК КПСС товарищ Л. И. Брежнев, — это круто изменить ориентацию, перенести упор на интенсивные методы ведения хозяйства, обеспечить тем самым серьезное повышение эффективности экономики. Речь идет о том, чтобы экономический рост все в большей степени происходил путем повышения производительности труда и ускорения научно-технического прогресса, путем более полного использования действующих производственных мощностей, путем повышения отдачи от каждого вложенного в хозяйство рубля, каждой тонны используемого металла, топлива, цемента, удобрений».

В оставшиеся дни 1975 года наша задача — успешно завершить выполнение плана и принятых социалистических обязательств, сохранить и приумножить достигнутые положительные результаты, ликвидировать недостатки и тем самым создать условия для хорошего старта в новый, 1976 год, в 10-ю пятилетку — пятилетку качества и эффективности. И это зависит, в первую очередь, от организаторской и политико-воспитательной работы командно-руководящего состава, повышения эффективности эксплуатации самолетно-вертолетного парка, совершенствования стиля и методов работы, изыскания и мобилизации резервов производства, усиления ответственности за выполнение установленных плановых заданий и улучшения всей производственно-хозяйственной деятельности предприятий.

В 1976 году управлению предстоит увеличить объем перевозок к 1975

Главная задача

году на 7 процентов, объем работ по ПАНХ на 5 процентов, при этом резко возрастет объем работы на собственном парке (9,3 проц.) за счет поступления и лучшего использования новой авиационной техники — самолетов Ту-154. Достаточно отметить, что весь прирост тонно-километровой работы на собственном парке планируется только за счет самолетов Ту-154.

Плановые задания на 1976 год предусматривают и эффективное использование имеющейся в эксплуатации авиационной техники, повышение эффективности производства и производительности труда. Мы должны обеспечить рост произво-

дительности труда в целом на 3,5 процента, при этом 50 процентов всего прироста объема работ должно быть получено за счет роста производительности труда. При современных масштабах производства мобилизация внутренних резервов даже на один процент дает громадный экономический эффект. Наша главная задача — поставить эти резервы на службу новой, 10-й пятилетке.

В 1976 году управлению предстоит обеспечить пассажирооборот в объеме 7 млрд. 750 млн. пассажиро-километров, налет приведенных часов по ПАНХ — 262 тыс. отправок:

пассажиров — 5 миллионов человек, почты — 14,6 тыс. тонн, грузов — 101 тыс. тонн, обработать в сельском и лесном хозяйствах 2 млн. 100 тыс. га.

1. Увеличение процента использования пассажирских кресел по сравнению с заложенным в плане 1976 года на 1 процент обеспечит рост пассажирооборота на 95 млн. пассажирокилометров, увеличение процента коммерческой загрузки на 1 процент обеспечит рост общего объема перевозок на 11 млн. ткм и прибыли на 1 млн. рублей.

2. Повышение фондоотдачи на 1 копейку с рубля производственных фондов увеличит доходы на 3 млн. рублей.

3. Снижение себестоимости всех видов авиаработ на 1 процент даст дополнительно прибыли 1,3 млн. рублей.

В поле зрения — каждый

В ПАРТИЙНЫХ Организациях

От того, как работает партийная группа, во многом зависят производственные показатели и трудовая дисциплина коллектива. Партийная группа, которую я возглавляю, небольшая — десять членов КПСС и два кандидата. Собираемся регулярно, один раз в месяц. Вопросы, которые обсуждаем, — разнообразны: повышение эффективности производства и производительности труда, экономия горючего и запасных деталей, и, пожалуй, самое главное — укрепление дисциплины труда.

Коллектив спецавтотранспорта авиапредприятия довольно большой — 104 человека. Специфика

нашей работы не позволяет даже малейших отклонений от норм трудовой и производственной дисциплины. Вот почему партийная группа всегда держит в поле зрения каждого работника и постоянно ищет пути совершенствования и укрепления дисциплины.

Стало правилом любое нарушение дисциплины или аморальный поступок обсуждать на собраниях, на которые нередко приглашаем и близких родственников виновников. Эффективным методом считаем также индивидуальные беседы с нарушителями, посещение их на дому, беседы в кругу семьи.

Хорошим нашим помощником в воспитании

дисциплины считаем стенную газету «За рулем» и «боевые листки». Так, стенгазета критиковала некоторых наших товарищей, неоднократно нарушавших трудовую дисциплину. И есть ее заслуга в том, что многие из них сделали соответствующие выводы, сейчас это примерные рабочие службы.

Завершающий год девятой пятилетки для нас был особенно напряженным, тем не менее производственные показатели, по сравнению с прошлым годом, возросли на 10—15 процентов. И это несмотря на то, что штат службы оставался прежним.

Успех не пришел сам собой. Партийные группы многое сделали для того, чтобы каждый работник службы отчетливо представлял стоящие перед коллективом задачи, свою роль в их выполнении.

По инициативе партийной группы была создана общественная техническая комиссия во главе с коммунистом И. Н. Дикунном. Комиссия дважды в месяц проводила технический осмотр транспорта, добились, что автотранспорт образцово был подготовлен к весенне-летней и осенне-зимней навигации.

Все это помогает успешно выполнять производственную программу. На пять дней раньше были выполнены социалистические обязательства десяти месяцев по получению прибыли, отправки почты и грузов, и другие.

Но для достижения четкой, ритмичной работы службы сделано еще далеко не все. Нет-нет да и случаются нарушения дисциплины, показывающие, что нам необходимо совершенствовать воспитательную работу в коллективе. Мы видим эти недостатки и стараемся их устранить.

А. БОГДАНОВ,
слесарь Магнитогорского авиапредприятия,
партизгорг.

Фоторепортаж

НАМ — ТРИДЦАТЬ ПЯТЬ



На днях летный состав, шестивая, имевшие место в диспетчеры и синоптики нашем министерстве за последние годы. Летчики и диспетчеры еще раз собрались на совещание, на котором рассмотрели все обстоятельства, в



попали их коллеги из других предприятий страны, обсудили меры, какие надо безотлагательно принять для улучшения условий труда и предполетного отдыха экипажей, рабочих мест диспетчерской службы.

Речь шла о неразделимых звеньях — пилоты и диспетчеры — в единой мере ответственны за четкое выполнение полета...

На этом совещании высказывалось мнение о том, что еще не всегда командиры хорошо знают о личной жизни своих подчиненных, не в состоянии вовремя прийти к ним на помощь в сложные моменты их жизни. А это в первую очередь может повлиять на работоспособность члена коллектива, на обеспечение им условий для безопасного полета...

Такие совещания проходят регулярно. Вскрытые на них факты серьезно обсуждаются, по ним принимаются необходимые меры.

Эти снимки сделаны во время работы последнего совещания по безопасности полетов. Выступающий докладом-разбором командир Пермского авиапредприятия Анатолий Никифорович Болонин.

ТРУДИТСЯ в Кольцово отличной коллектив — группа на транзита 2-й смены отдела перевозок. Мы уже сообщали, что по итогам социалистического соревнования за 1975 год она признана лучшей по Министерству ГА. Сегодня

получить первое место у нас не было. Просто каждый старался добросовестно выполнять свою работу. У нас всего-то четыре человека. Всегда стараемся помочь друг другу и не только в работе, но и в жизни. Вот в нашей груп-

высокая и заслуженная оценка труда.

От себя хочется добавить, что в работе группы транзита подкупает добросовестность, постоянные поиски новых форм работы, внутренняя честность в оценке себя и товарищей. Может быть,

НАМ —

ТРИДЦАТЬ ПЯТЬ



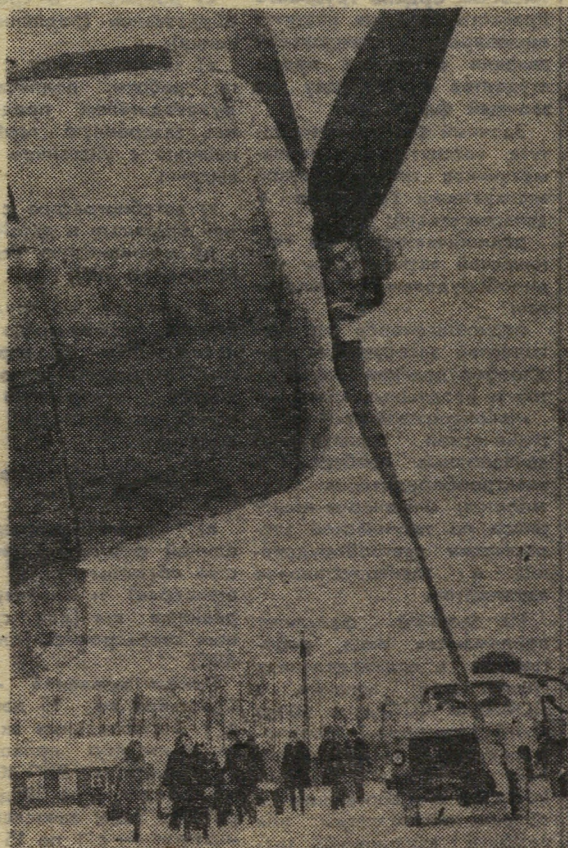
Этот день был для пермяков особенным — в праздник каждый спешил поскорее добраться домой или в гости. Когда приземлился последний самолет, руководители подсчитали, что только за один день было перевезено из Перми более шестисот человек!



5 декабря погода не баловала пилотов. То и дело шли снежные заряды. Временами руководители полетов думали о закрытии аэропорта, но синоптики давали устойчиво летную погоду и под конец дня действительно до сумерек выглянуло солнце. В тот день не летали только в самые северные аэропорты, а в остальные пассажиров доставили точно в срок.

Не всегда увидишь такую напряженную работу «аниушек». Только что взлетела одна, а другая уже садится. Несколько минут на оформление документов, дозаправку горючим — и самолет снова в воздухе.

Снимки сделаны в этот праздничный день: на одном из них — командир Ан-2 Евгений Михайлович Щербак и его второй пилот Сергей Федорович Аликин. Они только что



выполнили очередной рейс, а к борту самолета работники отдела уже ведут пассажиров на следующий рейс!

Передовикам — почет и уважение в пермских авиапредприятиях. О них пишут стенные газеты, им посвящены стенды, рассказывающие об истории авиации в Перми, их портреты — на досках Почета. Посмотрите, с какой любовью оформлена доска Почета в Пермском авиапредприятии! А планшеты, вывешенные в здании АТБ этого предприятия, никого не оставят равнодушным.

Социалистическое соревнование Как обесценили победу

ны мы хотим познакомить наших читателей с этим коллективом поближе.

В представлении, посланном в Москву для подведения итогов соревнования между группами транзита гражданских аэропортов Союза, о ней было сказано: «Все члены группы — ударники коммунистического труда, каждый имеет 2—3 смежных профессии. Зачеты по повышению квалификации всеми сданы на «отлично» (за исключением одного случая сдачи на «хорошо»). Группой введено бронирование мест по телефону любому аэропорту, имеющему связь с Кольцово. Заведен учет бронирования мест для оперативной работы в целях повышения культуры обслуживания пассажиров и повышения коммерческой загрузки самолета. Группой практикуется бронирование мест по телефону группам пассажиров до десяти человек. На рейсы, идущие с задержкой на Москву, броне из Москвы в другие города Союза, согласно учету группы транзита, реализуется и вновь переформируется на рейсы с более поздним вылетом. Нарушений трудовой дисциплины за 1974 год нет».

Следует добавить, что четкость выполнения этой работы дала группе транзита 2-й смены стопроцентное выполнение плана. Каждое свободное кресло в самолете дает убыток государству 75 процентов, а аэропорту — 25 процентов стоимости билета. А этой группой освоено 104 600 мест без единой потери.

О своем коллективе рассказывает Зинаида Михайловна ОРЛОВА, старшая дежурная группы транзита второй смены:

— Особого стремления

не работают Н. Н. Меньшенина и А. А. Булатова. Меньшенина — секретарь комсомольской организации, Булатова — депутат Кольцовского поселкового Совета. Мы гордимся ими, понимаем, что нелегко совмещать такую общественную работу с основной, и всегда стараемся помочь. Благодаря тому, что все мы имеем по 2—3 смежных профессии, всегда можем подменить друг друга. Прежде всего, конечно, думаем о пассажирах. Жалоб пока в наш адрес не поступало. Понимаем, мы всегда ставим себя на место пассажира и никогда не «предлагаем» им своего. Хоть и нелегка наша профессия, мы ее любим. Вместе анализируем каждую отработанную смену, отмечаем недостатки, ищем пути их устранения. Группы транзита других смен работают, можно сказать, тоже с полной отдачей.

Мы вначале были очень рады, что именно нас отметили, и считаем, что это заслуга не только нашей группы, но всей смены, аэропорта.

Займем ли мы первое место в этом году? Не знаю. Работаем мы, как и раньше, стараемся работать еще лучше. Не за место работаем, а для людей.

Михаил Прокофьевич СЕМЕНОВ, секретарь партийной организации службы перевозок:

— Итоги социалистического соревнования у нас подводятся регулярно, раз в месяц. Группа транзита 2-й смены неоднократно занимала первое место по всем показателям. Все имеют общественные поручения. Не случайно, а справедливо она признана лучшей. Первое место в социалистическом соревновании по министерству — это

это и есть то основное, что дало возможность назвать их лучшими.

К сожалению, в аэропорту Кольцово не смогли сделать опыт лучших достоянием всех. Хотя приказ министерства о присуждении первого места группе был издан в феврале, группу известили только в марте. Собрали в техническом классе, поздравили, вручили дипломы и значки. Обещали еще ценные подарки, только их до сих пор никто не видел. Конечно, дело не только в подарках, но в том, что их не вручили до сих пор, проявилось бездушное отношение к людям, обеднение самой идеи социалистического соревнования.

Наверное, теперь можно понять, почему сейчас нет той радости победы у работниц лучшей группы транзита, которая была вначале. Не чувствуют они себя лучшими. Конечно, значки и дипломы напоминают об этом. А вот в коллективе то признания нет. Некоторые даже считают их славу незаслуженной. Видимо, недостаточно было выделить лучших. Надо еще изыскать формы и методы, чтобы наглядно показать, почему эта группа лучше других, убедить коллектив в правильности и объективности оценки.

Подлинное социалистическое соревнование должно быть полем творческой энергии, постоянного поиска нового, гласности, а этого пока не чувствуется в организации социалистического соревнования групп транзита смены аэропорта Кольцово. Именно на это нужно обратить внимание комсомольской, профсоюзной, партийной организациям.

О. СЛОБОДЯНЮК.

Опера о Надежде Курченко



На расширенной заседании Союза композиторов УАССР представители музыкальной общественности Ижевска познакомились с новой крупной работой композитора Л. В. Васильева — оперой «Надежда» (либретто В. Нокара и И. Токарева).

Это произведение посвящено советской молодежи. В основе его — рассказ о подвиге бортировщицы Н. Курченко. Музыка оперы отличается

яркой мелодичностью, в ней много запоминающихся тем, некоторые ее номера написаны в характере массовых песен.

Но композитор не ограничивается введением в оперу отдельных фрагментов песенного плана. Творчески претворенные интонации современной песни являются основой музыкального языка сочинения.

Вместе с тем для произведения характерен широкий стилиевой и жанровый диапазон. Наряду с песенными номерами в опере много развернутых сцен, арий, хоров, в которых используются разнообразные, подчас довольно сложные приемы

современного музыкального письма. Хотелось особо отметить органичное претворение удмуртской народной песенности в центральной сцене оперы — сказе об уралочке, где прекрасная мелодия старинной удмуртской песни получает широкое симфоническое развитие.

Новая работа молодого композитора свидетельствует о его серьезных поисках воплощения современной темы в оперном жанре.

Опера «Надежда» рекомендована Союзом композиторов УАССР для постановки в Удмуртском музыкальном театре.

Ю. ТОЛКАЧ, композитор, музыковед.

Фоторепортаж

НАМ — ТРИДЦАТЬ ПЯТЬ



Ни одно предприятие не перевозит на Ан-2 столько пассажиров, сколько Пермское МВЛ. Это не случайно: большинство аэропортов области расположены там, куда никаким другим транспортом не доберешься. Перед вами встанут десятки рек и речушек, болота и таежная глухомань. А Пермская земля богата, издревле кормит и поит она своих жителей. Теперь открываются новые месторождения, начинают новую жизнь предприятия, заводы, леспромхозы. И каждому из них есть что поручить переправить авиаторам, а о почте и говорить нечего: ее доставка вовремя — целиком на профессиональной гордости летчиков МВЛ.

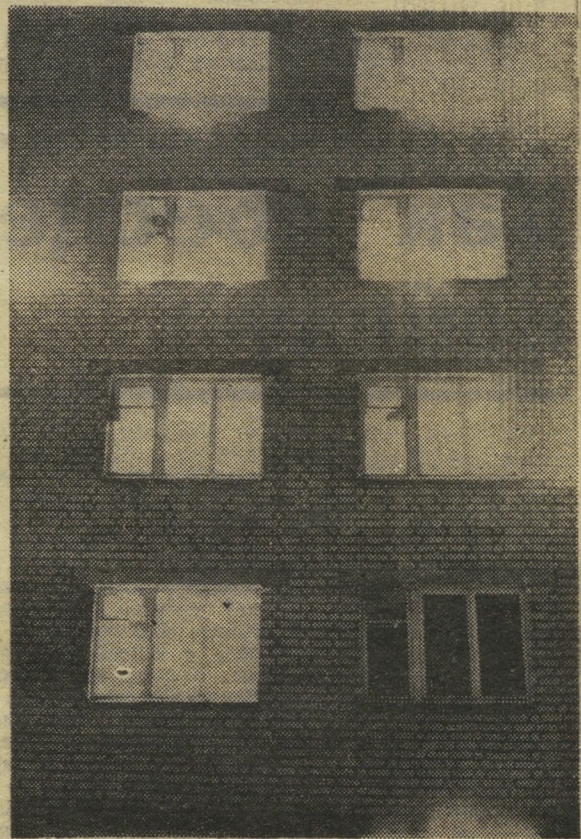
Совсем недалеко от аэропорта МВЛ в новом благоустроенном микрорайоне находится общежитие пермских авиаторов. Здесь живут не толь-

ко холостяки: ждут своей очереди на квартиру и семейные. Среди них — комсорг авиапредприятия Анатолий Микрюков.

Давно полюбил фотографию Анатолий. Немало на его снимках запечатлено моментов из жизни предприятия, общежития. На снимках внизу вы видите, как пилоты и техники Ан-2 соревнуются в подледном ловле рыбы, сражаются на шахматном турнире, в любую непогоду не унывают на своих традиционных фестивалях.

В этот праздничный день вечером в общежитии начался очередной конкурс эрудитов. Они соревновались в лучшем знании Конституции нашей страны. А призом победителю был роскошный луноход...

А. НАГИБИН.
(Наш спецкор.)



Объявление

Киевский ордена Трудового Красного Знамени институт инженеров гражданской авиации объявляет прием студентов в 1975 году на заочный факультет.

Заочный факультет института готовит: инженеров-механиков по технической эксплуатации самолетов и авиадвигателей;

радиоинженеров по технической эксплуатации радиооборудования самолетов;

радиоинженеров по технической эксплуатации радиооборудования аэропортов и воздушных трасс;

инженеров-электриков по технической эксплуатации авиационных приборов и электрооборудования самолетов; инженеров-электриков по технической эксплуатации светоборудования и электроустановок аэропортов.

На заочный факультет принимаются лица, работающие в подразделениях гражданской авиации, в ДОСААФ СССР, а также военнослужащие Военно-Воздушных Сил по избранной 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 института 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 — с 1 октября по 15 декабря с. г. Вступительные экзамены в институт проводятся при Минском У КП КИИГА в период с 6 по 30 декабря 1975 года; зачисление в институт — с 1 по 15 февраля 1976 года.

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 специальные учебные заведе-

ния 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.

Для организации учебного процесса на заочном факультете КИИГА, улучшения условий учебы студентов-заочников и оказания всесторонней учебно-методической помощи созданы филиалы и учебно-консультационные пункты (УКП). Для студентов-заочников, проживающих в г. Минске, проводятся при УКП в вечернее время три раза в неделю аудиторские занятия в течение всего учебного года. Занятия проводят преподаватели минских вузов, ведущие специалисты предприятия гражданской авиации.

Приемная комиссия при Минском У КП КИИГА работает ежедневно с 9 до 18 часов. Выходной день — суббота, воскресенье. Почтовый адрес: г. Минск-65, инд. 220065, ул. Аэродромная, У КП КИИГА, приемная комиссия. Телефон: 25-02-13.

Сдача вступительных экзаменов в других вузах не допускается.

Клуб старшекласников «Нам — шестнадцать» при кольцовском Доме культуры создан недавно — в сентябре, но он уже завоевал популярность. 150 подростков каждое воскресенье приходит в клуб на лекции,

Клуб старшекласников

диспуты, тематические вечера и устные журналы. Актив из десяти человек во главе с десятиклассницей Ольгой Булатовой — инициатор и организатор всех дел.

Надолго запомнился ребятам осенний бал, посвященный Сергею Есенину. Старшекласники сами украсили зал желтыми листьями и ветвями, читали есенинские стихи. Интересно прошел диспут «Кем быть или каким быть?», встреча с председателем Свердловского отделения союза композиторов В. Т. Пестовым. Увлекла всех встреча с преподавателем истории Усовой, пи-

лотами Захаровым и Семеновым, несколько лет работавшими за рубежом. Учительница рассказала о Гвинее, авиаторы — о Судане и Сомали.

4 декабря, накануне Дня Конституции в клубе



состоялся устный журнал «Я славлю великий Советский закон». Собранными рассказали о советской избирательной системе, была прочитана лекция «Человек имеет право на ученье, отдых и на труд».

Заканчивается подписка на газету «Авиатор Урала». Подписная цена на год — 96 коп.

Всем, кто еще не оформил подписку, напоминаем, что последний срок 25 декабря.



КУРОПАТКИ ПРОТИВ «БОИНГА»

Во Франции открыт осенний охотничий сезон. Среди мест, разрешенных для охоты, числятся и окрестности парижского аэродрома Орли. Там и загремели выстрелы двустволок, подняв в небо стаю перепуганных куропаток.

Случилось так, что именно в этот момент от взлетной полосы оторвался грузовой «Бойнг-707» пакистанской авиакомпании. Несколько куропаток попали в один из его реактивных двигателей, что тут же вызвало пожар. К счастью, пламя удалось затушить.

НАШ АДРЕС
И ТЕЛЕФОН:

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

Редактор В. С. ГУРИН.

НС 14697. Заказ № 8532.