



# Теплая встреча на уральской земле

Москва—Тюмень—Новосибирск—Свердловск—Куйбышев

Начиная с 14 марта, XXV съезда КПСС. агитперелета прибыли водный состав Ураль-  
Министерством граж- Маршрут агитпереле- в Свердловск. В аэро-  
данской авиации СССР та: Москва—Тюмень— жданской авиации.  
совместно с работни- Новосибирск—Сверд- порту их торжествен-  
ками советского кино- ловск—Куйбышев— но встречали предста-  
искусства проводится Москва. вители местных пар-  
агитперелет в честь 19 марта участники тийных органов, руко-  
следующем номере.



№ 9 (2022).

СРЕДА,

24

МАРТА

1976 г.

ГОД ИЗДАНИЯ

XXXIV

Цена 2 коп.

# Авиатор УРАЛА

ОРГАН УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

## Решения XXV съезда КПСС— В ЖИЗНЬ

### НОВОСТИ

#### На слете в Москве

В эти знаменательные послесъездовские дни в Москве состоялся третий Всесоюзный слет молодых, передовиков сельскохозяйственной и авиации. В нем приняли участие и уральцы: командиры самолетов Ан-2 Георгий Козаков из Свердловска и Владимир Чайников из Перми. На слете подведены итоги Всесоюзного соревнования комсомольско-молодежных экипажей, выполняющих авиационные работы. Победителем признан экипаж Хмельницкого авиапредприятия под командованием Николая Анисимова, обработавший за сезон более 80 тысяч гектаров сельскохозяйственных угодий.

Участники слета горячо поддержали инициативу экипажа-победителя и обязались трудиться в десятой пятилетке под девизом: «От высокого качества работы каждого — к высокой эффективности труда коллектива».

В честь участников слета были организованы приемы в Министерстве гражданской авиации и ЦК ВЛКСМ.

#### КОММУНИСТЫ ОБСУЖДАЮТ

Взаимодействие наземных служб по обеспечению безопасности и регулярности полетов. Этот вопрос обсуждался на партийном бюро Пермского авиапредприятия МВЛ. Бюро заслушало доклад заместителя начальника аэропорта по наземным службам А. З. Хазиева. Особое внимание было сосредоточено на участии среднего руководящего звена в дисциплинарной практике и политико-воспитательной работе с подчиненными.

### ПОЗЫВНЫЕ «КРАСНОЙ СУББОТЫ»

17 апреля — ленинский коммунистический субботник

#### Уктус

17 МАРТА В УКТУСКОМ АВИАПРЕДПРИЯТИИ СОСТОЯЛСЯ МИТИНГ ЛИЧНОГО СОСТАВА. НА ЭТОМ МИТИНГЕ КОЛЛЕКТИВ АВИАПРЕДПРИЯТИЯ ЕДИНОДУШНО ПОДДЕРЖАЛ ПОЧИН ТРУДЯЩИХСЯ ПЕРЕДОВЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ ГОРОДА МОСКВЫ ПО ПРОВЕДЕНИЮ 17 АП-

РЕЛЯ КОММУНИСТИЧЕСКОГО СУББОТНИКА.

ДЕНЬГИ, ЗАРАБОТАННЫЕ НА СУББОТНИКЕ, РЕШЕНО ПЕРЕЧИСЛИТЬ В ФОНД 10-И ПЯТИЛЕТКИ.

В. САВИЧЕВ, командир Уктусского авиапредприятия. А. ВЕЙС, председатель объединенного комитета профсоюза.



#### Пермь

В прошлую среду в Пермском авиапредприятии МВЛ состоялась партийное собрание летного подразделения АН-2 на тему «Задачи коммунистов по подготовке к весенне-летней навигации и проведению дня издательности труда».

требований XXV съезда КПСС». Старший инженер по ПАНХ М. О. Абашев рассказал об эффективности использования самолетов Ан-2 на специализированном подразделении «химиков» Г. Д. Беккер доложил о подготовке к авиационным работам. Пилоты-коммунисты поддержали предложение москвичей объявить день ленинского субботника 17 апреля и проведению днем наивысшей производительности труда.

#### Киров

Патриотическую инициативу москвичей, решивших провести 17 апреля коммунистический субботник, посвященный 106-й годовщине со дня рождения В. И. Ленина, горячо поддержим коллективом нашего летного подразделения.

Ныне праздник труда имеет особенно глубокое значение — все мы стремимся отдать свои силы на выполнение решений XXV съезда КПСС. С большим трудовым подъемом работают в эти дни экипажи командиров кораблей В. М. Ивоинина, Г. В. Соломина, В. А. Степанова, В. П. Шульгина, В. И. Воронова.

Экипажи летного подразделения в честь коммунистического субботника

выполнят ряд рейсов по центральному расписанию с перечислением полученных средств в фонд пятилетки эффективности и качества. 17 апреля должен стать днем наивысшей производительности труда и организованности. Вместе с нами на коммунистический субботник выйдут коллективы всех других подразделений и служб нашего авиапредприятия.

Г. ТРУШКОВ, командир летного подразделения. В. МАКАРОВ, секретарь партбюро. А. МОХНЕНКО, председатель местного комитета.

#### Челябинск

На митинге, посвященном ленинскому субботнику, состоявшемуся в службе бортпроводников, перед коллективом работников группы № 4 выступил секретарь комсомольской организации службы В. Долгирев. Он сделал сообщение о первом коммунистическом субботнике в стране, в депо на станции Москва-Сортировочная.

Выступившая с ответным словом победительница социалистического соревнования группы в 1975 году О. Чаусова призвала всех работников службы и предприятия отлично поработать 17 апреля и перечислить заработанные деньги в фонд пятилетки. Все присутствующие единогласно поддержали этот призыв.

Закончились очередные занятия на высоком уровне, теоретическом уровне, проявивших высокую требовательность к слушателям, строго подходившим к

Высокое преподавательское мастерство и требовательность преподавателей способствовали выполнению социалистических обязательств, взятых в честь XXV съезда КПСС.

## КРЫЛАТЫЕ БУДНИ

в дни XXV съезда КПСС. В дни подготовки к съезду учебная группа 25, руководимая преподавателем В. А. Ивановым, на общем собрании взяла обязательство — провести учебу с высокой дисциплиной и показать на экзаменах знания не ниже, чем на «хорошо».

Свои обязательства учебная группа успешно выполнила — средний экзаменационный балл составляет 4,6. В достижении этого результата, в выполнении социальных обязательств заслуга преподавателей подразделения, прошедших

точности знаний и технической терминологии.

Наибольший вклад в обучение 25-й группы внесли преподаватели В. А. Иванов, К. И. Задоркин, М. И. Шалаев, Н. А. Огданская и другие.

Слушатели В. ЛАХОТИН, Ф. ГИЛЬФАНОВ и другие.

В службе ЭРТОС Кольцово Алевтина Александровна Паршукова — одна из лучших телеграфистов. Еще в 1960 году она закончила курсы ДОСААФ, а через пять лет ей присвоили первый класс.

Ударник коммунистического труда А. А. Паршукова отлично поработала в феврале, встав на трудовую вахту в честь XXV съезда КПСС. Вместо 9400 телеграмм она приняла 13070!

Алевтина Александровна — член ДНД, донор. Фото А. НАГИБИНА.





# ГЛАВНОЕ — БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ

## Летно-техническая конференция по самолету ТУ-154

Эксплуатацию самолетов Ту-154 наш коллектив начал с февраля 1975 г. Этому предшествовала большая подготовительная работа в коллективе, которая была направлена на подготовку инженерно-технического состава, подготовку стендового и наземного оборудования.

Следует отметить, что подготовку к приему самолета мы начали довольно поздно, примерно с половины 1974 года, что создало трудности в начальный период его эксплуатации. К началу 1975 года у нас было подготовлено только 15 специалистов. Следовательно, этот опыт показывает, что до начала поступления новых самолетов период подготовки авиатехнической базы к его

В техническом обслуживании самолета Ту-154 принимает участие целый ряд наземных служб. Наиболее занятой, после авиатехнической базы, является служба спецавтотранспорта. И вот как выглядит обеспечение спецавтотранспортом при оперативном обслуживании самолета Ту-154. Количество машин, указанное в заявках, не обеспечивается никогда. Таких машин как АПА-50, МП-300, тягач-буксир выделяется вдвое меньше нужного.

Нам необходимо приобрести передвижную лабораторию по образцу аэропорта Внуково.

Подъезд спецавтотранспорта к самолетам по времени вызова инженерно-технического состава не выполняется. Для Ту-154 совместно с лабораторией НОТ разработаны технологические графики обслуживания по короткой стоянке и начальных вылетов, но об их практическом осуществлении приходится лишь мечтать.

к себе отношения. Полагаю, что следует незамедлительно ставить вопрос о соответствии обеспечения технического обслуживания самолетов необходимым спецавтотранспортом. В этой связи просматриваются два направления: более полное и рациональное использование имеющегося парка спецмашин и более полная занятость летного состава, водителей, особенно в часы «пика». Резервы есть. Необходимо и увеличение чис-



Коллектив подразделения вылетов Ту-154 собирается на регулярные занятия каждую неделю. Легчики обмениваются опытом, изучают директивные документы.

## «Земля» отстает от «воздуха»

Имеющаяся в аэропорту машина УПГ-300 длительное время бездействовала, в настоящее время она используется лишь частично для заправки гидросистем, поскольку нет ни одного механика-водителя, допущенного к работе на ней. Такие операции, как гонка шасси, производятся от самолетных насосных станций, что явно нежелательно. Единственная воздушная машина уже давно выработала свои ресурсы и поэтому постоянно простаивает в ремонте. У тягачей-буксировщиков сношен резина протектора колес, и они не могут стронуть самолет с места. Порой до пяти часов приходится терять на перебуксировку самолета на расстояние 500 метров. Так плачевно обстоит дело с техникой, призванной обслуживать современный лайнер.

До сих пор не решен вопрос с дозированной заправкой водой приемных баков самолета и с ограничением величины давления при этих операциях от спецмашины МА-7.

Имеющаяся спецмашина «Остров» для наземной проверки спецоборудования не обеспечивает полноты выполнения всех операций на самолете Ту-154.

Для цеха трудоемких регламентов не обеспечивается подход нужных спецмашин по техническому обслуживанию, хотя заявки диспетчерам автобазы поступают за час и за целую смену вперед, буквально с начала заступления на смену.

В настоящее время обеспечение спецтранспортом технического обслуживания самолетов является тормозом улучшения оперативности, регулярности и качества технического обслуживания. На протяжении последнего года приходилось ежедневно заниматься вопросом транспортного обеспечения обслуживания Ту-154. И приходится, к сожалению, констатировать тот факт, что в настоящий момент не имеется реальных аргументов, говорящих о том, что намечаются какие-либо тенденции к улучшению обеспечения технического обслуживания самолетов спецавтотранспортом. Это особенно отрицательно сказывается и может сказаться в будущем на обслуживании самолетов Ту-154. Видимо, мы наследуем плохую практику обеспечения транспортом обслуживания ранее имеющихся самолетов Ил-18, Ан-12, Ан-24 и на новой технике, которая требует более грамотного

ла, и обновление парка спецмашин, и увеличение числа водителей.

Приходится сказать несколько неслучайных слов в адрес отдела материально-технического снабжения. Снабженцами не обеспечивается выполнение заявок АТБ по запасным частям и если в 1975 году на то были объективные аргументы из-за отсутствия заявок, то сейчас их нет. Процесс технического обслуживания самолетов буквально лихорадит отсутствие таких наименований, как шланги высокого давления гидросистем всех двигателей, порядка 10 позиций, блоки и приборы из системы НВУ, СВС, «ДИСС-ЗП» и ряд других позиций. По этой причине задерживается техническое обслуживание, так как приходится заниматься очень нежелательной перестановкой деталей с самолета на самолет.

Без положительного решения вышеназванных вопросов обеспечения спецавтотранспортом самолетов будет трудно добиться хороших результатов обслуживания и эффективности использования самолетов Ту-154 и улучшения регулярности полетов в нашем подразделении.

**В. ЦЕЛИЦЕВ,**  
заместитель начальника  
АТБ по производству.

Самолет Ту-154 принадлежит ко второму поколению реактивных самолетов, он приходит за смену самолетам Ту-104 и Ил-18.

Конструктивные новшества Ту-154 привели к определенным особенностям в пилотировании и эксплуатации самолета. Эти особенности были выявлены в ряде испытаний, по результатам ко-

особенности самолета Ту-154 при заходе и посадке, связанные с мощной механизацией крыла, характерные ошибки летчика при этом и меры по их правильному исправлению, а именно: недопустимость преждевременной уборки рычага управления двигателем, ибо наступает интенсивное торможение скорости при этом, необходимость

## Конструкция совершенствуется

торых было уточнено руководство по летной эксплуатации самолета Ту-154. В процессе испытаний был выявлен ряд недостатков самолета, его систем и оборудования.

Так, в начальный период эксплуатации самолета Ту-154, вследствие недостатков конструкции амортизационных стоек основных ног шасси, имел тенденцию к отделению от земли после первого касания при посадке. В отдельных случаях данный недостаток усугубляется ошибками пилота: невнятная команда «отсебя», якобы для предотвращения «козла», приводила к переходу самолета на нос после отделения от земли и к возникновению прогрессирующего «козления».

В результате испытаний ГосНИИ ГА и ОКБ была выработана методика посадки, которая позволяла в дальнейшем избежать «козления».

Специалистами ГосНИИ ГА проведены занятия с летным составом, даны тренировочные инструкторскому составу, в процессе которых были показаны характерные

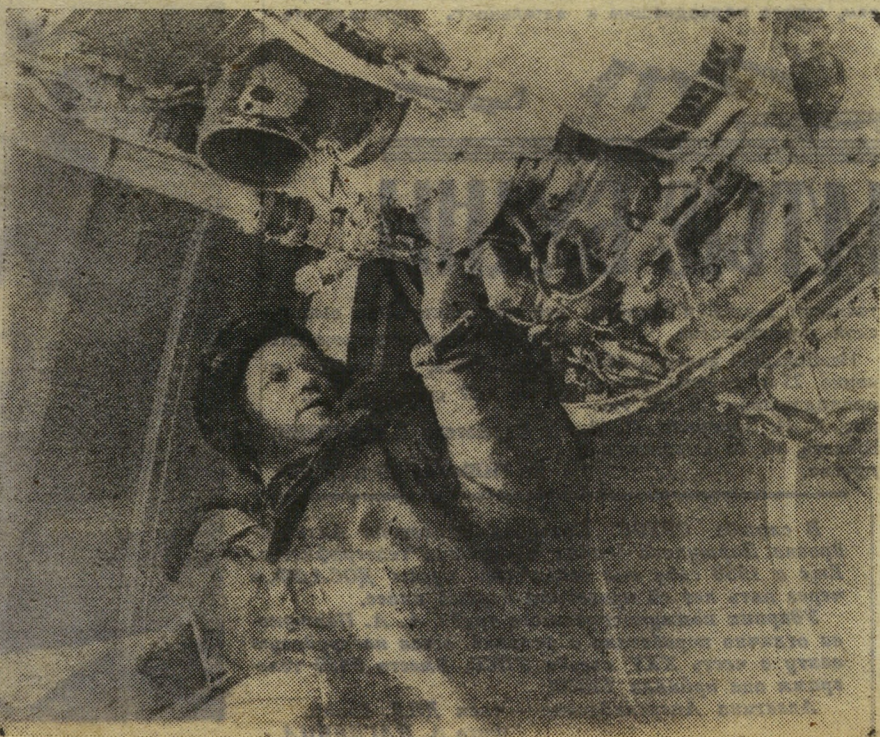
выдерживания скорости небольшими и своевременными изменениями оборотов двигателей, сильная зависимость величины просадки самолета при уходе на второй круг от вертикальной скорости снижения, оптимальный метод вывода самолета при «уводе» стабилизатора и др.

Особое внимание обращено на необходимость обязательного приведения самолета в посадочную конфигурацию до входа в глиссаду.

Перед ОКБ также поставлена задача исключить недостаток совместной системы управления механизацией и обеспечить синхронизацию хода закрылков и стабилизатора.

В настоящее время существует три системы управления механизацией с присущими им недостатками, все это при определенных накладах может привести в полете к нежелательным последствиям. Следовательно, от экипажа требуется знать эксплуатацию этих систем и при работе с ними точно выполнять рекомендации для исключения ошибочных действий.

**В. БЫЧИНОВ,**  
старший пилот —  
инструктор МГА.



Дмитрий Степанович Холкин — техник-бригадир АТБ Кольцово по двигателям ТУ-154. Новую для свердловчан технику он начал осваивать с лета прошлого года, за это время подобралась неплохая бригада со стабильным составом.

Коммунист Д. С. Холкин — ударник коммунистического труда, награжден в годы девятой пятилетки орденом «Знак Почета».

Фото А. Нагибина.

## Первый опыт

обслуживанию должен быть минимум 2 года. Интенсивная подготовка личного состава началась в 1975 году. Нами было подготовлено 110 человек. Следует отметить, что в подготовке личного состава мы испытывали целый ряд трудностей. С большим нежеланием принимались наши специалисты на стажировку аэропортом Внуково. Недостаточное количество мест нам давалось в учебно-тренировочном подразделении. Как была поставлена организация обслуживания Ту-154? В состав бригады вошли 7 техников по эксплуатации, 5 техников спецслужб, инженер по эксплуатации и инженер по спецоборудованию. Мы считаем, что такой подбор специалистов в начальный период был самым правильным, однако сюда следует включить еще инженеров по спецоборудованию и спецмашинам. После получения еще двух самолетов мы пришли к следующей организации: оперативный цех занимался обслуживанием по формам А, Б, трудоемкий цех обслуживал машины по периодическим регламентам и т. д.

Мы считаем положительным обслуживание самолетов по равномерной трудоемкости в 6 этапов. Такой метод дает равномерную загрузку. Резко возрос объем работ по техническому обслуживанию самолетов. Сейчас он достиг 940 производственных единиц. Однако следует отметить, что простой Ту-154 на техническом обслуживании еще велик и составляет за 1975 г. — 23,2 процента. Над сокращением его нам предстоит работать.

**Я. ЯРОШЕВИЧ,**  
начальник АТБ  
Кольцово.



# Награда Ленинского комсомола

## СОРЕВНОВАНИЕ — ВОТ ГЛАВНОЕ ОРУЖИЕ

Бюро ЦК ВЛКСМ, рассмотрев представления комиссии ЦК ВЛКСМ по премиям Ленинского комсомола в области производства, министерств и ведомств, постановляет присудить премии Ленинского комсомола.

В области промышленности, транспорта, строительства и сферы обслуживания:

Боброву Юрию Васильевичу,  
Иванову Валерию Николаевичу,  
Ленинских Михаилу Сергеевичу,  
Тыщенко Анатолию Николаевичу,  
Шмакову Евгению Кузьмичу,  
Чуприянову Юрию Федоровичу,  
авиатехникам Тюменского авиаподразделения — за выдающиеся достижения в работе по повышению эффективности перевозок на авиационном транспорте на основе совершенствования методов труда, высококачественное обслуживание техники.

\* \* \*

Комсомольско-молодежная бригада Тюменского авиапредприятия, которую возглав-

ляет комсомолец Анатолий Тыщенко, была создана в 1968 году.

Своим трудом бригада внесла достойный вклад в досрочное выполнение Тюменским управлением гражданской авиации директивных заданий девятой пятилетки. Коллектив управления первым в Аэрофлоте досрочно, 15 июня 1975 г., выполнил задания пятилетки и повышенные социалистические обязательства, за что получил высокую оценку в приветственном письме Генерального секретаря ЦК КПСС товарища Л. И. Брежнева.

В феврале 1975 г. комсомольцы бригады выступили с призывом к молодежи авиапредприятия: «Ознаменовать завершающий год девятой пятилетки ударным трудом!» и приняли повышенные социалистические обязательства, которые успешно выполнили.

Постоянно повышая производительность труда и качество обслуживания авиатехники, коллектив бригады добился сокращения простоев самолето-моторного парка до 25 минут в среднем за смену.

За годы девятой пятилетки членами бригады подано 42 и внедрено 29 рационализаторских предложений с экономическим эффектом 96 тысяч рублей, собрано 11 тонн металлолома, проведено 28 субботников, средства от которых были перечислены в Фонд мира.

Авиатехник-бригадир тов. Тыщенко А. Н., авиатехники тт. Иванов В. Н., Шмаков Е. К. и Чуприянов Ю. Ф. являются наставниками молодых специалистов. За время работы в бригаде они передали свой опыт, навыки и мастерство 27 молодым авиарботникам.

Комсомольско-молодежная бригада одной из первых в предприятии выступила с инициативой вернуть социалистическое соревнование под девизом: «XXV съезду КПСС — 25 ударных декад!» и успешно выполнила взятые в честь съезда ленинской партии высокие обязательства.

Ныне члены бригады, претворяя в жизнь исторические решения XXV съезда партии, трудятся под лозунгом: «Качеству обслуживания самолето-моторного парка — комсомольскую гарантию!».

Комсомольско-молодежная бригада тов. Тыщенко А. Н. — неоднократный победитель социалистического соревнования комсомольско-молодежных коллективов Тюменского управления гражданской авиации, города Тюмени и области.

Присуждение премии Ленинского комсомола молодым авиарботникам — передовикам социалистического соревнования является достойной наградой за их самоотверженный ударный труд.

Зал регистрации пассажиров центрального агентства воздушных сообщений выглядел в это воскресное утро очень нарядным и праздничным. Он был превращен на время в зрительный зал. Одну его часть занимали столики участниц конкурса, другую — стулья для зрителей. «Поболеть» за своих коллег пришли почти все работники агентства, не занятые в этот день на дежурстве. Шел конкурс на звание «Лучший по профессии» среди дежурных групп комплектовки и телеграфистов центрального агентства воздушных сообщений Уральского управления ГА.

В конкурсные задания входили вопросы как общие для всех участниц, так и специфические, профессиональные. Для всех участниц были предложены вопросы на знание истории Аэрофлота, приказов и инструкций МГА.

Дежурные группы комплектования показали свое знание оформления груп-

повых перевозок, порядок бронирования мест на самолет и т. д.

Телеграфисты рассказали о видах телеграмм, технике безопасности на рабочем месте и т. д. Надо отметить, что и болельщики на этом конкурсе вели себя

### Полет

### начинается

### с земли

бы очень активно. Они подбадривали участниц лозунгами, дружными приветствиями. Участвовали все дружно и в конкурсах болельщиков: пели песни, читали стихи, участвовали в забавной викторине. Хорошо подготовленные ответы, остроумный ведущий, сделали конкурс очень интересным, веселым и в то же время деловым.

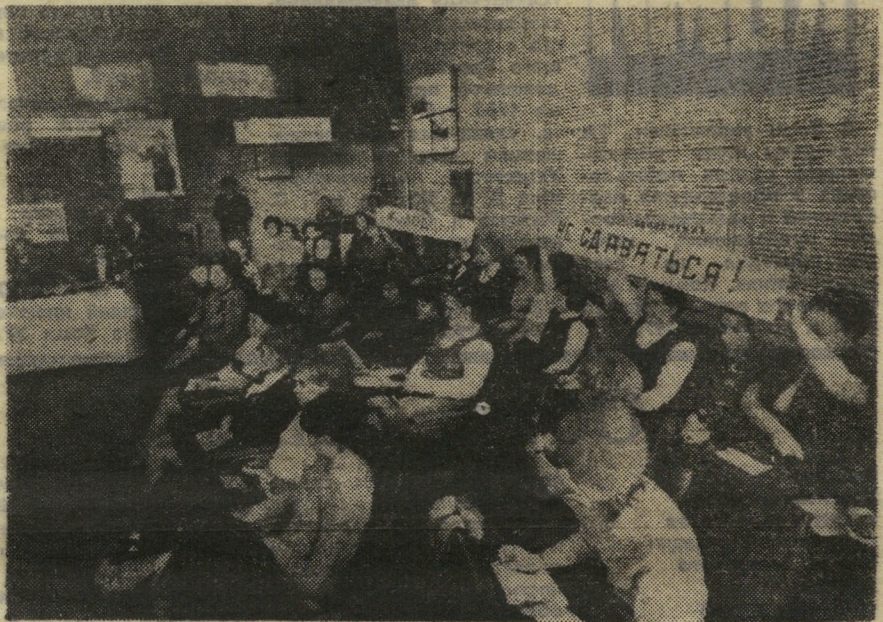
После первого этапа конкурса лидировали Раи-

са Черненко, Гелия Домбровская и Эмма Бритнева

Вторая половина конкурса началась с практических заданий. Для телеграфистов были предложены ленты, которые нужно было очень оперативно расшифровать, для дежурных — билеты.

И, наконец, домашнее задание на тему «Свой город и родной Урал». К нему очень многие участницы подошли творчески, с выдумкой. Так, Лариса Музафарова подготовила коллекцию уральских поделочных камней, Любовь Панасюк и Гелия Домбровская оформили свое выступление веселыми, красочными иллюстрациями, а Лидия Полубоярцева прочитала стихи Л. Татьяничевой. Очень поэтичным было выступление Светланы Найдено.

Пока зрители участвовали в очередном конкурсе, строгое жюри подводило итоги. Лучшей среди комплектовщиц признана Лидия Полубоярцева, среди телеграфистов Эмма Бритнева. На втором месте у комплектовщиц Лариса



### Репортаж

Музафарова, на третьем — Любовь Панасюк. У телеграфистов — Мария Худяковская и Светлана Найдено.

Л. СЕРГЕЕВА.

## Грамоты молодым новаторам

В УРАЛЬСКОМ УПРАВЛЕНИИ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ ПОДВЕДЕНЫ ИТОГИ КОНКУРСА МОЛОДЫХ РАЦИОНАЛИЗАТОРОВ, ПРОВОДИВШЕГОСЯ ПОД ДЕВИЗОМ «ОТ СЪЕЗДА КОМСОМОЛА К СЪЕЗДУ ПАРТИИ — В ТВОРЧЕСКОМ ПОИСКЕ».

В этом конкурсе в 1974—1975 гг. приняло участие около 150 молодых новаторов производства.

Лучших результатов добились инженер Магнитогорского авиапредприятия Валерий Фролов, инженеры из Перми Вадим Кириянов и Вячеслав Текосев. Среди молодежных творческих коллективов победителем признана группа новаторов из Кургана, чей общий вклад в рационализаторскую копилку составил 75 предложений, от использования которых получено 20 тысяч рублей экономии.

Все победители награждены Почетными грамотами Уральского управления гражданской авиации, теркома профсоюза авиарботников и денежными премиями.



(Окончание. Начало в №8)

Но однажды случилось несчастье. Во время группового прыжка с задержкой над лесом Галина неудачно приземлилась. В результате травма позвоночника, болящая койка на многие дни. После больницы полный запрет на прыжки. Небо закрыли от нее на замок. Казалось, все, закончилась ее звезда. Так думали многие, но только не она сама. Галина начала тренироваться. Никто не знает, чего стоили ей бесконечные, многочасовые физические тренировки. Но плаче она не могла. Небо звало ее.

Потом пришло время, и Галина пошла на медико-экспертную комиссию, но получила отказ. И снова тренировки. И опять медкомиссия. Опять отказ. Но не сломлена ее воля. Снова тренировки. Наконец — победа. Очередная комиссия записывает: признана годной к летной работе пилотом». Для верности она проходит, спустя некоторое время, еще одну

комиссию. Результат положительный. Через два года Центральная объ-

## Письмо матери

### \* Очерк

единенная летно-техническая школа ДОСААФ выдаст Малых Галине Николаевне диплом, в котором будет записано, что отныне она инструктор-летчик-парашютист. Все оценки в дипломе будут отличные.

«Растерянности в полетах не пав-

лодается. Летных нарушений не имеет. Летает отлично. Летную программу освоила без загроудений. Имеет 306 прыжков. На зональных соревнованиях парашютистов заняла первое место». — Эти слова будут записаны в ее выпускной аттестации.

Потом началась будничная работа. Она много летает пилотом самолета Ан-2, перенимает опыт у хорошего командира самолета. Сейчас Галина Николаевна Малых сама командир самолета Ан-2, летает на воздушных трассах Урала.

...Вот и снова весна. Внизу под крылом вдоль дороги, как цапли, шагают телеграфные столбы. Галина Николаевна с некоторым волнением смотрит на раскинувшуюся внизу родную землю. Земля не сразу просыпается после зимы. Но какой бы ни была весна, земля все равно раздвинется после сна, согреется и будет лежать прекрасная, доверчивая, тихая.

ПРОСТОЙ и вместе с тем трудный и ответственный у ней сегодня день. День полетов. И еще немало выпадет на ее долю таких вот трудных будничных дней, и каждый — как испытание мужества, воли и чувства долга.

...Уважаемая, Анна Васильевна, я не случайно рассказал о судьбе простого пилота гражданской авиации, влюбленного в свою профессию. На этот раз пилот-женщина, Галина Николаевна Малых. Ну, а мужчине-пилоту не перечесать. И у всех своя, посвоему красивая, нужная людям жизнь. Есть среди них и такие, у которых, как и у вашего сына, были в жизни ошибки и все равно многие из них вернулись в небо.

Будем надеяться, что и у Алексея не все еще потеряно, сможет и он вернуться в авиацию, но для этого нужно быть терпеливым, нужно время и нужно очень захотеть этого.

Вл. Самсонов.





В Коми управлении ГА подведены итоги общественного осмотра использования в производстве изобретений и рационализаторских предложений, который проходил на всех предприятиях Коми УГА в течение 2-х лет — с января 1974 г. по январь 1976 г.

Смотр проводился с целью получения максимального экономического эффекта от внедряемых изобретений и рационализаторских предложений, а также направления технического творчества авиаработников на решение следующих основных задач: повышение безопасности и регулярности полетов, повышение производительности труда, механизации и автоматизации производственных процессов; экономии электроэнергии, топлива и материалов.

Рационализаторы Коми УГА приняли активное участие в данном смотре, их достижения были отмечены Министерством гражданской авиации и республиканскими органами. По итогам соревнования среди управлений МГА за 1974 год Коми управлению ГА было присуждено III место и денежная премия в сумме 1000 руб. По итогам соревнования среди коллективов рационализаторов Коми АССР за 1974 г. Сыктывкарскому авиапредприятию присуждено первое место с вручением переходящего Красного знамени и денежной премии в сумме 1000 руб. Три экспоната, сделанных по предложениям рационализаторов Ухтинского авиапредприятия В. Н. Жукова и Г. С. Житкуса и Сыктывкарского авиапредприятия Е. Ф. Зеллинского и Ю. Н. Зибарева, демонстрировались на ВДНХ СССР в 1975 году и были награждены серебря-

ной и бронзовыми медалями. Четыре работы рационализаторов удостоены дипломов первой, второй и третьей степеней на республиканских выставках НТТМ-74, 75. Многие активисты-изобретатели были награждены Почетными грамотами и денежными премиями.

Двум рационализаторам — Л. М. Шешукову (Сыктывкарское авиапредприятие) и М. К. Онпчук (Печерское авиапредприятие) — в 1974 г. было присуждено почетное звание «Заслуженный рационализатор Коми АССР», пять молодых рационализаторов удостоены звания «Лучший молодой рационализатор Коми АССР». Это товарищи А. С. Горин, И. А. Алферов, В. И. Берсенева (Печорское авиапредприятие) и Ю. П. Емельянов, В. И. Сазанович (Сыктывкарское авиапредприятие).

Победителями смотра по Коми УГА признаны коллективы рационализаторов Воркутинского и Ухтинского авиапредприятий. Воркутинцам присуждено первое место, переходящий вымпел и денежная премия в сумме 500 руб.

В 1976 году рационализаторы Коми УГА решили добиться еще лучших показателей: принятые обязательства на 1976 год и десятую пятилетку значительно превысят достигнутые рубежи.

Л. КОСТЮК,  
старший инженер  
техотдела Коми УГА.

## Объявление

Рижский Краснознаменный институт инженеров гражданской авиации имени Ленинского комсомола объявляет прием в аспирантуру в 1976 году по следующим специальностям:

**С ОТРЫВОМ ОТ ПРОИЗВОДСТВА:**  
динамика, прочность и надежность машин, приборов и аппаратуры; радиофизика; аэродинамика, динамика и управление полетом летательных аппаратов; двигатели летательных аппаратов; теоретические основы радиотехники; радиолокация и радионавигация; радиопередающие устройства; техническая кибернетика и теория информации; автоматизированные системы переработки информации и управления; эксплуатация авиационной техники; экономика, организация управления и планирования гражданской авиации.

**БЕЗ ОТРЫВА ОТ ПРОИЗВОДСТВА:**  
конструкция и проектирование летательных аппаратов; технология производства летательных аппаратов и двигателей; радиосвязь, радиовещание и телевидение; автоматизированные системы переработки информации и управления; вычислительная техника; автоматическое управление и регулирование; эксплуатация авиационной техники; экономика, организация управления и планирования гражданской авиации.

**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, проявляющие способности к научно-исследовательской работе и имеющие опыт работы по избранной научной 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 от производства или без и по какой специальности поступает в аспирантуру).

К заявлению необходимо приложить:

— личный листок по учету кадров с фотокарточкой 4×6 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) по 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;

— удостоверение по форме № 6 о сдаче кандидатских экзаменов для лиц, сдавших полностью или частично экзамены кандидатского минимума;

— справку о состоянии здоровья с заключением о пригодности для обучения в аспирантуре института ГА.

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 эк-

замены 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 от вступительных экзаменов и пользуются преимущественным правом при зачислении в аспирантуру.

## Спорт



### ЭСТАФЕТА ВЫЯВИЛА СИЛЬНЕЙШИХ

В прошедшее воскресенье у авиаторов Ухтинского предприятия прошло

закрывание зимнего спортивного сезона. В этот день ухтинцы состязались в эстафетной гонке 4×5 км.

Первое место заняло подразделение, где командиром

С. Б. Бутов, второе — подразделение командира В. В. Насонова, третье — подразделение А. В. Назарова.

Приняли участие в соревнованиях представители старшего поколения И. Д. Исаков, Чертов и другие.

НАШ АДРЕС  
И ТЕЛЕФОН:

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

Редактор  
В. С. ГУРИН.

НС 28158 Зак. 3979

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



«Снайперы»

Фотоэюд А. Лысякова.

6. Лицам, сдавшим кандидатские экзамены частично и имеющим научные труды, изобретения, разрешается сдавать кандидатские экзамены вместо 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, а выпускники вуза — 85 рублей.

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.

Вступительные конкурсные экзамены проводятся с 1 по 30 апреля 1976 года. Прием документов от поступающих в аспирантуру производится по адресу: 226106, Рига, ГСП, ул. Ломоносова, 1. Телефон 24-02-53.

Недавно руководители Кольцовского авиапредприятия провели в своем Доме культуры совещание с представителями предприятий, учреждений и организаций, постоян-

но выступали директоры многих заводов, начальник транспортного предприятия тов. Стрижевский, начальник почтово-грузовой службы Кольцова тов. Никифоров и другие.

## Встреча

### С заказчиками

ных заказчиков Аэрофлота.

В малом зале собрались не только свердловчане, но и работники крупнейшей пред-

приятия области, собрались, чтобы подвести итоги, а главное, решить наиболее важные проблемы. После доклада командира авиапредприятия Г. Г. Борисова начались пре-

на совещании также присутствовали начальники отделов перевозок других аэропортов УрУ ГА.

В заключение Г. Г. Борисов вручил Почетные грамоты и ценные подарки тем работникам предприятий-заказчиков, которые внесли большой личный вклад в дело сотрудничества с авиапредприятием.

## Будьте внимательны!

В весеннее время, когда происходит оттаивание грунта, не исключена возможность разрыва подземных газопроводов, в результате чего газ может проникнуть в подвалы и коммуникационные колодцы.

Для предотвращения несчастных случаев — воспламенения газа или его взрыва — необходимо проявлять высокую бдительность и вести усиленный контроль за подвалами ваших домов.

Не допускайте в подвалы детей. Не пользуйтесь открытым ог-

нем. Не курите в подвалах!

Посещение подвалов, в которых имеются кладовые, необходимо установить в строго определенное время, под надзором ответственных лиц, старших по подъезду или по дому. Требуется от работников домоуправлений постоянной проверки исправности электрооборудования и электропроводки в подвалах и подъездах ваших домов и организовать беспрепятственный доступ в подвалы работникам треста «Горгаз» для их проверки.

## Отзовитесь, друзья!

Члены совета и оргкомитет организуют встречу бывших курсантов-выпускников авиационной школы механиков ГВФ города Олевска Житомирской области в связи с двадцатилетием ее окончания. Просьба всех бывших курсантов, учащихся в этой авиашколе, срочно сообщить согласно прибыть на встречу 17 апреля 1976 года в город Олевск.

Сообщать по адресу: Ростов — Дон, ул. Энгельса, 40 СКУ — ГА, редакция газеты «Воздушный путь».