

Авиатор УРАЛА

ОРГАН УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ
И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

Решения

XXV съезда

КПСС — В ЖИЗНЬ

Высокие награды Родины

УКАЗОМ ПРЕЗИДИУМА
ВЕРХОВНОГО СОВЕТА
СССР БОЛЬШАЯ ГРУППА
АВИАТОРОВ УРУГА
НАГРАЖДЕНА ОРДЕНАМИ
И МЕДАЛЯМИ.

По Кировской области
ОРДЕНОМ
«ЗНАК ПОЧЕТА»

Батухтин Сергей Петрович — руководитель полетов.

Шульгин Виктор Петрович — командир корабля.

ОРДЕНОМ ТРУДОВОЙ
СЛАВЫ III СТЕПЕНИ
Вершинин Александр Николаевич — авиатехник.

МЕДАЛЬЮ
«ЗА ТРУДОВУЮ
ДОБЛЕСТЬ»

Урюпина Галина Дмитриевна — радиооператор.

МЕДАЛЬЮ
«ЗА ТРУДОВОЕ
ОТЛИЧИЕ»

Нечаев Василий Николаевич — водитель автомобиля.

По Курганской области
ОРДЕНОМ
ТРУДОВОГО КРАСНОГО
ЗНАМЕНИ

Пилисов Марат Федорович — авиатехник-бригадир.

ОРДЕНОМ
«ЗНАК ПОЧЕТА»

Прокопович Мильда Михайловна — радиооператор.

ОРДЕНОМ
ТРУДОВОЙ СЛАВЫ
III СТЕПЕНИ

Коровин Юрий Алексеевич — командир корабля.

МЕДАЛЬЮ
«ЗА ТРУДОВОЕ
ОТЛИЧИЕ»

Степкин Николай Наумович — водитель автомобиля, бригадир.

По Пермской области
ОРДЕНОМ
ТРУДОВОГО КРАСНОГО
ЗНАМЕНИ

Алферьев Андрей Алексеевич — командир корабля.

Вахромов Валерий Викторович — начальник АТБ.

ОРДЕНОМ
«ЗНАК ПОЧЕТА»

Нечаев Александр Федорович, водитель автомобиля.

Ярофеев Федор Григорьевич — водитель автомобиля, бригадир.

ОРДЕНОМ
ТРУДОВОЙ СЛАВЫ
III СТЕПЕНИ

Акстман Клементий Леопольдович — командир корабля.

Копанев Евгений Николаевич — пилот вертолета.

МЕДАЛЬЮ
«ЗА ТРУДОВУЮ
ДОБЛЕСТЬ»

Соснин Василий Васильевич — авиатехник-бригадир.

МЕДАЛЬЮ
«ЗА ТРУДОВОЕ
ОТЛИЧИЕ»

Балакшина Мария Васильевна — телеграфистка.

Калистратов Геннадий Сергеевич — авиатехник-бригадир.

По Челябинской области
ОРДЕНОМ
ОКТАБРЬСКОЙ
РЕВОЛЮЦИИ

Кукарека Алексей Семенович — авиатехник (Челябинск).

ОРДЕНОМ
ТРУДОВОГО
КРАСНОГО ЗНАМЕНИ

Верснев Василий Васильевич — заместитель начальника аэропорта (Челябинск).

Кауркин Александр Степанович — командир корабля (Челябинск).

Поздняков Василий Григорьевич — командир корабля (Магнитогорск).

ОРДЕНОМ
«ЗНАК ПОЧЕТА»

Кошевой Александр Михайлович — авиатехник-бригадир (Челябинск).

Куляшов Юрий Павлович — командир корабля (Челябинск).

Распутин Николай Петрович — авиатехник (Магнитогорск).

ОРДЕНОМ
ТРУДОВОЙ СЛАВЫ
III СТЕПЕНИ

Пашков Николай Петро-

вич — бортмеханик (Челябинск).

Олейник Василий Иванович — токарь (Челябинск).

Ряховский Николай Васильевич — командир корабля (Магнитогорск).

МЕДАЛЬЮ
«ЗА ТРУДОВУЮ
ДОБЛЕСТЬ»

Бабаченко Валентина Сергеевна — радиооператор (Магнитогорск).

Гоппе Александр Мартынович — авиатехник-бригадир (Челябинск).

Ерушева Татьяна Стефановна — приемосдатчик груза и багажа (Челябинск).

МЕДАЛЬЮ
«ЗА ТРУДОВОЕ
ОТЛИЧИЕ»

Насыпова Ямилля Мирзаяновна — заправщица (Магнитогорск).

По Удмуртской АССР
ОРДЕНОМ
ТРУДОВОГО
КРАСНОГО
ЗНАМЕНИ

Могутов Владимир Дмитриевич — пилот самолета Ан-24.

ОРДЕНОМ
ТРУДОВОЙ СЛАВЫ
III СТЕПЕНИ

Старикова Лидия Петровна — радиооператор-бригадир.

МЕДАЛЬЮ
«ЗА ТРУДОВУЮ
ДОБЛЕСТЬ»

Минигалева Шархия Галиаскаровна — заправщица.

МЕДАЛЬЮ
«ЗА ТРУДОВОЕ
ОТЛИЧИЕ»

Аминов Рафик Габдулхалович — авиатехник.

Особое внимание — действенности, эффективности

Основным стержнем партийной учебы в авиапредприятии является углубленное изучение материалов XXV съезда нашей партии. В этих целях в соответствии с постановлением ЦК КПСС «О задачах партийной учебы в свете решений XXV съезда КПСС» на предприятии работает 4 теоретических семинара по проблеме «Актуальные проблемы теории и политики КПСС в свете решений XXV съезда КПСС», подготовлен анализ производственной деятельности предприятия за прошлый год.

В системе экономического образования работает 14 экономических школ для рабочих по проблеме «Социализм и труд», 10 школ коммунистического труда по актуальным вопросам политики партии в свете решений XXV съезда КПСС, 2 экономические школы для инженерно-технических работников по проблеме «Инженерный труд», в которых занимается более 400 человек.

В системе экономического образования работают 74 человека, из них 44 — члены КПСС. В текущем учебном году большое внимание было уделено совершенствованию теоретического и методического мастерства пропагандистов, повышению идейно-теоретического уровня занятий. Улучшилась посещаемость районных семинаров, пропагандисты авиапредприятия включились в движение «Пропагандист — пятилетка».

Перед началом учебного года на предприятии был проведен семинар для пропагандистов. Методический совет проверил готовность всех школ к новому учебному году, были подготовлены календарные планы, учебные программы для всех школ и семинаров. Оборудован экономический уголок, закуплены учебники, наглядные пособия. Члены совета вышли на все первые занятия во все школы, результаты такой проверки были обсуждены на заседании парткома авиапредприятия. В начале этого года был проведен семинар для пропагандистов партийного, комсомольского и экономического образования.

Пропагандисты поделились опытом, личными творческими планами. Для пропагандистов была разработана методика по изучению материалов XXV съезда

КПСС, по всем темам теоретического семинара «Актуальные проблемы теории и политики КПСС в свете решений XXV съезда КПСС», подготовлен анализ производственной деятельности предприятия за прошлый год.

Партийная организация предприятия контролирует ход учебы, вскрывает имеющиеся недостатки.

В летном подразделении состоялось открытое партийное собрание, на котором коммунисты вскрыли недостатки проведения учебы в теоретическом семинаре.

Во всех формах учебы изучено постановление ЦК КПСС о 60-лети Великой Октябрьской социалистической революции и речь Л. И. Брежнева на XVI съезде профсоюзов.

В ряде экономических школ и школ комтруда на занятиях применялись различные формы активизации слушателей. Например, в школе коммунистического труда АТБ пропагандист М. Ю. Пильщиков подготовил интересные наглядные пособия — графики развития гражданской авиации и Пермского авиапредприятия за последние пятилетки по основным показателям и рассказал слушателям на конкретных примерах о достижениях нашей страны за 60 лет.

Серьезно относятся к порученному делу пропагандисты М. Н. Хайдукова, А. Д. Семакова, Б. А. Чечулин, В. М. Якимов, С. В. Гусев, И. И. Кожа и другие.

Особое внимание на предприятии уделяется действенности, эффективности учебы. Одна из главных задач экономического образования кадров состоит в том, чтобы полнее уяснить задачи трудовых коллективов в 10-й пятилетке, определить личный вклад каждого человека в выполнение этих задач. Пропагандисты ведут разъяснение экономической политики партии, нацеливают трудовые коллективы на повышение производительности труда, строгое соблюдение производственной дисциплины, помогают обеспечить гласность соревнования под девизом «Каждому рейсу — высокую эффективность и качество обслуживания».

Но нам предстоит еще многое сделать, чтобы в новом учебном году еще больше повысить идейно-теоретический уровень, добиться эффективности образования, глубже изучить материалы XXV съезда КПСС.

Н. ПЕТРОВ,
заместитель командира
Пермского авиапредприятия
по политико-воспитательной работе.

Полезный обмен опытом

В Свердловске проведено совещание заместителей командиров авиапредприятий и летных подразделений по политико-воспитательной работе, секретарей парткома авиапредприятий управления.

Участники совещания обменялись опытом совместной работы по совершенствованию организаторской, партийно-политической деятельности, направленной на развитие социалистического соревнования в честь 60-летия Великого Октября, досрочное выполнение заданий второго года пятилетки в свете постановления ЦК КПСС «О 60-й годовщине Великой Октябрьской социалистической революции» и указаний МГА.

На совещании подведены также итоги учебного года в сети политпросвещения и экономического образования, определены задачи по подготовке к новому учебному году.

Особенно был рассмотрен вопрос об организации агитационно-массовой работы по пропаганде, разъяснению и обсуждению проекта новой Конституции СССР.

Кроме основного докладчика, начальника отдела по политико-воспитательной работе Ю. В. Сергеева, с рассказами о своем опыте на совещании выступили секретарь парткома Уктусского предприятия П. Д. Пиньженин, заместитель командиров по ПВР Магнитогорского предприятия М. И. Ким, Курганского предприятия — Л. Ф. Тимофеев, Пермского предприятия — Н. Н. Петров и другие.



Обсуждаем проект Конституции СССР

Советский образ жизни

* Права граждан

СТАТЬЯ 40. Граждане СССР имеют право на труд, то есть на получение гарантированной работы с оплатой труда в соответствии с его количеством, включая право на выбор профессии, рода занятий и работы в соответствии с призванием, способностями, профессиональной подготовкой, образованием и с учетом общественных потребностей.

Мне кажется, что эти слова из проекта Конституции звучат как строки биографии каждого советского человека. Это в полной мере относится к людям, работающим на производстве — летчикам. Каждый из нас гордится своей профессией, чувствует пос-

давно перестало быть редкостью, когда пилоты, командиры самолетов и кораблей имеют за спиной не только среднее, но и высшее специальное образование.

Я не говорю уже о том, как крепнет техническое обеспечение полетов. Уже привычными в уральском небе стали комфортабельные Ту-154, Як-40, на подходе Ту-134.

Растут и мучают на глазах нашего поколения мирные крылья Страны Советов.

В. БЕКЕТОВ,
начальник ЛПО УрУ ГА.

СТАТЬЯ 42. Граждане СССР имеют право на охрану здоровья. Это право обеспечивается бесплатной квалифицированной медицинской помощью, оказываемой государственными учреждениями здравоохранения; расширением сети учреждений для лечения и укрепления здоровья граждан.

За годы Советской власти благодаря постоянной заботе Коммунистической партии об охране здоровья трудящихся социальное здравоохранение добилось исключительных успехов, оно превратилось в развитую, сложную отрасль народного хозяйства. Подлинным достоянием народа, советского здравоохранения является система амбулаторно-профилактической помощи, получившая широкое признание во всем мире. Только врачам медицинских учреждений предприятий Урала сделано в 1976 году 341 тысяча посещений.

Огромный рост материального благосостояния, культурного уровня совет-

ского народа, постоянное развитие и совершенствование здравоохранения, достижения медицинской науки за годы Советской власти обеспечили значительные успехи в охране здоровья населения страны, ушли в прошлое многие опасные инфекции.

В текущей пятилетке намечено строительство многопрофильной больницы в аэропорту Кольцово, что позволит значительно улучшить медицинское обслуживание не только работников свердловских авиапредприятий, но и других. Основами законодательства Союза ССР о здравоохранении обеспечивается общедоступная бесплатная и квалифицированная медицинская помощь, оказываемая государственными учреждениями здравоохранения. Вместе с тем охрана здоровья населения является обязанностью всех государственных органов, предприятий, учреждений и организаций.

В нашей стране введены

обязательные медицинские осмотры определенной категории работников. В Уральском управлении такими осмотрами ежегодно бывает охвачено около 7000 авиаработников, 15,5 тысячи осматривается с целью выявления отдельных групп заболеваний. Широко представлена лечебно-профилактическая работа врачей, в первую очередь диспансерная работа. В 1977 году состоит на диспансерном наблюдении более 1600 человек.

Особое место в работе мединститутов занимает охрана здоровья летного состава. В отношении их проводится полный комплекс лечебно-профилактических мероприятий — от освидетельствования до санаторно-курортного лечения.

Большое место занимает охрана здоровья детей. По управлению в ведении медсанслужбы детские дошкольные учреждения с числом мест 360.

Значительная работа осуществляется санитарно-эпидемиологической станцией, обеспечивающей санитарный надзор за условиями труда и быта и охраной внешней среды.

А. КУЧЕРОВ,
начальник МСС УрУ ГА.

СТАТЬЯ 23. Государство неуклонно осуществляет курс на повышение уровня оплаты труда, реальных доходов трудящихся в соответствии с ростом производительности труда.

В целях более полного удовлетворения потребностей членов общества создаются общественные фонды потребления. Государство при широком участии общественных организаций и трудовых коллективов обеспечивает рост и справедливое распределение этих фондов.

КОММУНИСТИЧЕСКАЯ партия и Советское правительство проявляют повседневную заботу о повышении уровня жизни народа. Хотелось бы проиллюстрировать это на примере жизни и трудовой деятельности авиаторов Урала. За период с 1965 года уровень заработной платы работников нашего управления возрос на 55 проц. Если в 1965 году среднегодовая заработная плата была 1630 рублей, то в 1976 году — 2535 рублей, в том числе выплаты из фонда материального поощрения составили около 200 рублей.

Начиная с 1974 года установлена выплата

родный туристический лагерь «Спутник».

На удешевление стоимости питания в столовых, обслуживающих коллективы авиапредприятий, в минувшем году затрачено 53 тысячи рублей.

Работники Аэрофлота могут выбирать для отдыха самые дальние маршруты, так как всем, имеющим стаж работы в гражданской авиации свыше семи лет, один раз в год предоставляется бесплатный авиабилет.

Уровень жизни работников УрУ ГА высок. Пожалуй, трудно найти семью, где бы не было холодильника, телевизора, радиоприемника. У многих стоят в квартирах цветные телевизоры, а в гаражах личные автомашины.

Лучшей благодарностью партии, правительству за постоянную заботу должен стать наш честный и добросовестный труд.

К. ТАРАСОВА,
зам. начальника ОПС УрУ ГА.

СТАТЬЯ 20. Советское государство ставит своей целью расширение реальных возможностей для развития и применения гражданами своих творческих сил, способностей и дарований, для всестороннего развития личности.

1977 год — год знаменательных дат, исторических событий — 107-я годовщина со дня рождения В. И. Ленина, выборы в местные Советы депутатов трудящихся, новая Конституция СССР и, наконец, 60-летие Великого Октября.

В связи с этим коллектив Дворца культуры обязался всю работу проводить под девизом «Достоинство — это 60-летие Октября!».

Все проводимые мероприятия теснее связывать с жизнью и трудовой деятельностью работников аэропорта и жителей поселка, стремиться к тому, чтобы ДК стал настоящим центром волонтерско-воспитательной и культурно-массовой работы среди трудящихся авиационных предприятий и членов их семей.

В проекте новой Конституции СССР большое внимание уделяется социальному развитию и культуре. В статье 27 говорится: «Государство заботится об охране и приумножении духовных ценностей общества, широком их использовании для повышения культурного уровня советских людей. В СССР всемерно поощряется развитие профессионального искусства и народного художественного творчества».

Сейчас в ДК работают вокальные ансамбли, театр эстрадно-сатирических миниатюр, аэропортно-художественная бригада, танцевальный коллектив, вокально-инструментальный ансамбль, в которых занимается около 300 человек.

В сентябре начнут работать школа современного бального танца, народный университет с факультетами: искусство, международных отношений, правовых и педагогических знаний, для родителей, докторская, открываются также камерный литературный театр и «Музыкальная гостиная».

Принятие новой Конституции является важнейшим событием не только в политической, но и в культурной жизни страны.

Мы, работники культуры, постоянно осуществляем заботу Коммунистической партии и Советского правительства и полны решимости внести свой вклад в общее великое дело строительства коммунизма.

В. СТЕПАНОВ,
директор ДК авиационных работников.

ежегодно единовременного вознаграждения за выслугу лет. Размер вознаграждения — от 5 до 20 проц. годового оклада. По итогам работы в 1976 году на каждого работника пришлось в среднем 106 рублей за выслугу лет.

Огромные суммы расходуются из фонда социально-культурных мероприятий. Так, в 1976 году на приобретение путевок в дома отдыха, пансионаты и санатории израсходовано 78 тысяч рублей. Это значит, что свыше 1200 человек получили льготные или бесплатные путевки. Уже в 1977 году для победителей социалистического соревнования среди молодежи приобретено 63 бесплатных путевок в международные туристические лагерь «Спутник».

Слабым не место

СТАТЬЯ 60. ОБЯЗАННОСТЬ И ДЕЛО ЧЕСТИ КАЖДОГО СПОСОБНОГО К ТРУДУ ГРАЖДАНИНА СССР — ДОБРОСОВЕСТНЫЙ ТРУД В ИЗБРАННОЙ ИМ ОБЛАСТИ ОБЩЕСТВЕННО ПОЛЕЗНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ, СТРОГОЕ СОБЛЮДЕНИЕ ТРУДОВОЙ И ПРОИЗВОДСТВЕННОЙ ДИСЦИПЛИНЫ.

В ЮНОСТИ за призывом часто принимают неопределенные мечты о «красивой» профессии. Профессионал летчика тоже нередко видит в романтике приключений, а на самом деле это — столкновение романтики с прозой.

Трудная и в большей степени будничная работа. И нужно быть всегда собранным, смеялым, готовым к полету. Плохо бывает тому, кто видит в авиации только романтику, голубое, безоблачное небо. А небо бывает суровым и строгим и не прощает ошибок. Оно жестоко и тем, кто боится трудностей, кто слаб духом. Приходит время, и слабые покидают авиацию. Кто раньше, кто позже. Лучше, когда раньше.

Бортмеханик самолета Як-40 Челябинского авиапредприятия Леонид Трофимов ушел поздно, пролетав ровно девять лет, но все-таки ушел. Случайным он оказался на борту че-

слух в уральском небе.

Было это давно, за полгода до начала Великой Отечественной войны. В селе под Оренбургом родился мальчик. Назвали его Николаем. Отец его, Василий Никитович Ряховский, всю войну провел на фронте. Вернулся инвалидом, а в 1953 году погиб при исполнении служебного долга.

А сын рос и пользовался всеми правами советского человека. И ни разу ничем не омрачил светлую память отца.

Занявшись школой, Николай работал в родном колхозе, потом переехал в Магнитогорск. Три года он трудился подручным сталевара на металлургическом комбинате. Считал, что нашел свое место в жизни, но ошибся. Только тогда поступил в летное училище гражданской авиации, пошел это на всю жизнь. В 1965 году Ряховский с дипломом пилота в наряде прибыл в аэропорт Магнитогорска и вот уже двенадцать лет в небе. На его счету 9000 часов, проведенных в воздухе за штурвалом самолета. Девять тысяч часов! 375 дней!

Быть летчиком — значит быть человеком высокого профессионального мастерства. Это качество пилот должен вырабатывать у себя сам, в процессе работы. И Николай постоянно совершенствует свое летное мастерство, тщательно и всесторонне готовится к каждому полету. Уже через два года ему присвоен третий класс, а затем и второй. Овладев одним типом самолета, он осваивает новый, более совершенный. Сейчас Ряховский — командир Ан-24. Много и плодотворно трудится его экипаж. Когда подводили итоги 9-й пятилетки, в предприятии подсчитали, что экипаж Николая Ряховского своей производственной план и социалистические обязательства выполнил досрочно и с высоким качеством. За этот период сэкономлено 320 тонн топлива. А это не просто цифра — за ней стоит творческий подход к работе, высокое мастерство, отличное знание материальной части. Экономия горючего достигнута благодаря умению правильно выбрать эшелон полета, оптимальный режим.

В честь открытия XXV съезда КПСС экипаж коммуниста Ряховско-

* Маршруты пятилетки

Аэрофлот на рубеже двух поколений



Наша интервью

В решении проблем сегодняшнего дня гражданский авиационный флот СССР просматривается день завтрашний. Ведь некоторым сошедшим с лентой лайнерам придется трудиться в последние десятилетия нынешнего века, а тем машинистам, контуры которых только ложатся на ватман, предстоит жить уже в следующем столетии.

О текущих задачах Аэрофлота, перспективах его развития по просьбе корреспондента АПН Михаила Чернышова рассказывает заместитель министра гражданской авиации СССР И. С. Раузматовский.

будут развиваться воздушные перевозки. В текущем году Аэрофлот впервые за свою историю перевезет более 100 миллионов пассажиров, в целом же за пятилетие эта цифра превысит 550 миллионов. Общественный транспорт у нас самый дешевый в мире, тарифы Аэрофлота в этом смысле не исключение.

Доступность и очевидные преимущества воздушного транспорта способствуют все большей его популярности. Но популярность и неограниченные усилия, предпринимаемые для развития гражданской авиации, спрос на пассажирские перевозки удовлетворяется пока не полностью. Проблема наиболее остро стоит в легаве «отпускные» месяцы, когда резко возрастают потоки пассажиров, следующих в различные районы страны. Тесно становится в аэропортах, тесно в воздухе. Помочь могут только кардинальные решения. Одно из них — широкофюзеляжный самолет, способный одновременно взять большое число пассажиров и заменить два-три обычных лайнера.

Образец такой машины уже создан. Это двухмоторный аэробус Ил-86, рассчитанный на 350 пассажиров. Его скорость 900 километров в час, дальность полета до пяти тысяч километров.

К концу пятилетки половина всех пассажиров будет летать на лайнерах самых последних типов, таких как Ил-62М, Ил-86, Ту-144, Ту-154, Як-42. Такого ближайшего будущего нашей гражданской авиации. А что в более отдаленной перспективе?

По мнению специалистов, на исходе столетия появятся лайнеры, рассчитанные на тысячу и более пассажиров, а также на два тысяч пассажира (четыре железнодорожных поезда). Эти самолеты будут иметь совершенно непривычный внешний облик, поскольку законы аэродинамики не позволяют бесконечно наращивать размеры за счет простого увеличения масштаба. При вместимости более тысячи пассажиров воздушное судно, возможно, станет уже трехмоторным, а при числе пассажиров около двух тысяч у самолета исчезнет фюзеляж и он превратится в гигантское «летающее крыло».

Дополнительные размеры воздушного транспорта кроются в новых материалах. Зарубежные журналисты, посетившие в свое время авиационный завод в Воронеже, где строятся Ту-144, были поражены размерами титановых деталей, используемых в конструкции сверхзвукового лайнера. Сейчас этот металл стал привычным для советской авиационной промышленности, он экспортируется и за рубеж. А ведь всего четверть века назад мировое производство титана исчислялось немногими десятками тонн.

Печальный парадокс современного воздухоплавания состоит в том, что собственноручно на многие тысячи километров думается считанные часы, но порой гораздо больше времени тратится на дорогу от города до аэропорта, оформление билета, сдачу и получение багажа, а также из-за нечеткой погоды. Все это сильно снижает эффективность воздушного транспорта. Ясно, что решать проблему экономии времени пассажира приходится не только в воздухе, но и на земле. И здесь многое зависит от аэропорта, его оснащенности современными средствами обеспечения полетов.



Наставник наставников

Эти дни для коллектива АТБ Челябинского авиапредприятия стали праздничными: сразу трое их товарищей по работе получили ордена.

Авиатехник — наставник Алексей Семенович Кукарев награжден орденом Октябрьской Революции. Авиамеханик — бригадир Александр Мартынович Гоппе — орденом Трудовой Славы третьей степени. Авиатехник-бригадир Александр Михайлович Кукарев награжден орденом «Знак Почета».

Различные судьбы этих людей. И очень схожие. Схожесть — в верности авиации, серьезном отношении к порученному делу, воспитанию трудовой сменности.

Алексей Семенович начал работу в Челябинске на участке трудоемких регламентов, потом стал авиатехником-бригадиром в смене оперативного обслуживания самолета. Между прочим, в А. М. Гоппе не знает на его бригаде работал авиатехником Александр Михайлович. У него прошел большую школу не только как специалист своего дела, но и как руководитель, бота профсоюзного наставник молодежи. Алексей Семенович дал Кошеволу и рекомендацию в коллектив КПСС.

Теперь Кошевой сам бригадир. Его бригада из семи человек считается одной из самых дружных в АТБ. И орденом бригадир награда для всей бригады. Член партии авиатехник Алексей Семенович много лет отдал профессиональной работе, не раз избирался председателем профкома АТБ. Теперь он перешел дела Александру Мартыновичу.

А. М. Гоппе работает на участке трудоемких регламентов. Завота его бригады — самолетов Ан-2. В бригаде Александра Мартыновича немало молодежи, пришедшей на предприятие из училища, после демобилизации из рядов Советской Армии. И каждому бригадир и актив бригады передают свой немалый опыт, на практике шифруют знания каждого новичка. Бригада А. М. Гоппе не знает на его бригаде работал авиатехником Александр Михайлович. У него прошел большую школу не только как специалист своего дела, но и как руководитель, бота профсоюзного

руководителя полностью легла на плечи Александра Мартыновича. Но когда приходится решать трудные вопросы, на помощь приходит Алексей Семенович. Такая уж у него натура: проявляя нетерпимость к любому роду недостаткам, желание сделать работу и жизнь для каждого еще лучше.

Сегодня вряд ли вы найдете работника Челябинского авиапредприятия, который бы не знал Алексея Семеновича. И многочисленные его ученики говорят ему большое спасибо, от души поздравляют с высокой правительственной наградой.

А. НАГИБИН,
Н. СИМКАХ; А. М. Кошевой, А. М. Гоппе, и А. С. Кукарева; А. М. Гоппе (крайний справа) и члены его бригады В. И. Петров, К. С. Волбенко, И. И. Насрединов, В. П. Бобильев, А. М. Кошевой (в центре) и члены его бригады М. М. Хасанов и Б. Д. Скоробогатов. Фото автора.

В небе

на экономленном топливе совершил рейс до Казани и обратно, а заработанные средства были переданы в Фонд мира.

В последней аттестации Ряховского слова: «...Летает с желанием, Техника — пилотирования отличная. Трудолюбивый и требовательный командир. Ударник коммунистического труда. Внештатный пилот-инструктор. Неоднократно поощрялся командованием. В 1976 году награжден именными часами за правильно принятые меры в сложной обстановке в воздухе».

...Случилось это в холодном январском небе на высоте 6000 метров. Ан-24 под управлением Ряховского совершал обычный рейс. Ровно лели свои нескончаемую песню моторы. Вызвучив светлыми редкими огоньками земля. Дремали в креслах пассажиры. И вдруг на пульту у командира загорелось красное табло: «Пожар на левом двигателе!».

— Командир, из патрубка ледового двигателя вырбос пламени, — одновременно доложил бортмеханик В. Шитов. На принятие решения от-

ВОЗДУШНЫЕ ТАКСИ ИЗ ЧЕХОСЛОВАКИИ

Пассажиры Аэрофлота, вылетавшие из аэропорта Белгород в Воронеж, Липецк и Брянск, познакомились с новым «воздушным такси» — детищем чехословацких авиаторов.

Вместо давно знакомых всем Ан-2 — заслуженных ветеранов местных воздушных линий — авиационисты увидели на взлетной полосе изящные небольшие машины, на которых затем и совершили свой первый полет. О том, как самолеты чехословацкого завода «ЕТ» стали полноправными членами быстроразвивающейся «семьи» Аэрофлота, рассказывает первый заместитель министра гражданской авиации СССР К. К. Гулаков:

— Содружество авиаторов социалистических стран развивается и крепнет год от года. За минувшее десятилетие объем работы, выполняемой авиаторами в этих странах — членами СЭВ только на международных линиях, увеличился более чем в восемь раз. Большую роль в таком резком увеличении объема перевозок сыграло техническое переоснащение гражданской авиации стран — членов СЭВ современными советскими реактивными самолетами Як-40, Ту-134, Ту-154 и Ил-62.

В свою очередь советские авиаторы уже около 15 лет успешно эксплуатируют на местных воздушных линиях машины наших чехословацких друзей: «Супер-Аэро» и «Морава». Эти самолеты — также хорошие помощники воздушной «скорой помощи».

В 1973 году в соответствии с Комплексной программой социалистической экономической интеграции к нам прибыла из ЧССР первая группа новых пассажирских турбовинтовых самолетов Л-410, разработанных че-

хословацкими конструкторами по техническим требованиям Аэрофлота. Она прошла всесторонние испытания в различных климатических условиях нашей страны — от Якутии до Узбекистана — и показала хорошие летные качества. С апреля прошлого года Якутское управление гражданской авиации начало на этих машинах регулярные пассажирские перевозки. Несмотря на сложные погодные условия, самолеты Л-410 работали отлично и заслужили добрые отзывы как пилотов, так и пассажиров. По просьбе Якутского управления Министерство гражданской авиации передает ему еще несколько таких машин.

В то же время мы продолжаем испытания модернизированного типа этого самолета — Л-410М. Эта машина обладает почти такими же взлетно-посадочными ха-

рактеристиками, как Ан-2, но она имеет вдвое большую скорость, два турбовинтовых двигателя, которые обеспечивают самолету надежную устойчивость в полете. Пассажиры будут гораздо меньше беспокоить воздушная «болтанка». Изменение режима работы воздушных винтов позволяет пилоту сократить длину пробега машины при посадке.

Наконец, Л-410М берет на борт 17 пассажиров и предоставляет им современный комфорт, удобства. Мы надеемся, что советским пассажирам понравится самолет наших друзей из ЧССР. Открытием регулярных перевозок на этом самолете советские и чехословацкие авиаторы поставили в дело дальнейшего укрепления интернационального содружества народов СССР и ЧССР.

А. ДЮБИН.

Авиационный калейдоскоп

Миниатюрный радиоуправляемый вертолет весом всего восемь килограммов создали американские фирмы «Оптелеком» и «Атлантик Рисеч». Игрушка? Отнюдь. Вертолет оборудован телевизионной камерой и предназначен для получения изображения с высоты нескольких сотен метров, что делает его незаменимым при возведении сложных высотных конструкций, для службы охраны общественного порядка и даже... для журналистов, которые с его помощью могут делать фотографии интересных событий там, где съемка с земли затруднена.

Интересно и то, что изображение, полученное крошечной телекамерой, преобразуется в вертолете в световой пучок, который по стеклянному кабелю толщиной в человеческий волос передается на землю, что позволяет обойтись без радио- и телепередатчиков и удешевляет систему.

Спорт

Закончились зональные соревнования на первенство УрУ ГА по футболу в Свердловской зоне. В них приняли участие команды Уктуса, Кольцова и завода 404 ГА. Первое место заняли футболисты Укту-

са, второе — коллектив Кольцова, на третьем месте — заводские футболисты.

Лучшим вратарем турнира признан Ю. Сычев (Кольцово), лучшим нападающим — И. Иवानов (завод 404), лучшим защитником — М. Волков (Уктус).



Большой популярностью пользуются рейсы, которые выполняют могучие лайнеры Ту-154. Пассажирам полюбились эти машины за комфорт, сокращение времени полета.

Теперь из аэропортов Урала можно улететь на Ту-154 почти во все классные порты нашей страны.

На снимке: в Свердловск прилетели пассажиры из Хабаровска.

Фото А. ВАСИЛЬЕВА.

Объявление

ОРДЕНА ЛЕНИНА АКАДЕМИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ ОБЪЯВЛЯЕТ ПРИЕМ В АСПИРАНТУРУ НА 1977 ГОД

с отрывом и без отрыва от производства по следующим специальностям:

1. Аэродинамика, динамика и управление полетами летательных аппаратов.
2. Двигатели летательных аппаратов.
3. Электрооборудование летательных аппаратов.
4. Радиолокация и радионавигация.
5. Управление в социальных и экономических системах.
6. Навигация и управление воздушным движением.
7. Эксплуатация авиационной техники.
8. Аэропорты и наземное оборудование.
9. Экономика, организация управления и планирования в гражданской авиации.
10. Метеорология, климатология и агрометеорология (применительно к требованиям эксплуатации летательных аппара-

тов ГА, воздушной навигации управления воздушным транспортом).

ПРАВИЛА ПРИЕМА В АСПИРАНТУРУ

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

2. Заявление о приеме в аспирантуру подается на имя начальника академии с приложением:

- служебной характеристики с последнего места работы,
- личного листа по учету кадров с двумя фотокарточками 4x6 см,
- автобиографии,
- списка научных трудов (статей), изобретений и отзывов о них,
- научного реферата (доклада) по избранной специальности на тему будущей диссертации,
- справки о стаже

практической работы,

— справки о состоянии здоровья и пригодности работы в гражданской авиации,

— справки с места жительства о наличии жилищной и прописки (для очного обучения),

— удостоверения по форме № 6 о сдаче кандидатских экзаменов, предусмотренных соглашением избранной специальности для лиц, полностью или частично сдавших кандидатские экзамены,

— выписки из протокола заседания совета вуза для молодых специалистов.

Паспорт и диплом об окончании вуза поступающий в аспирантуру предъявляет лично.

3. Желающие поступить в аспирантуру проходят обязательное собеседование с предполагаемым научным руководителем, который сообщает в приемную комиссию свое заключение и согла-

сие осуществлять научное руководство.

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

5. Лица, полностью сдавшие кандидатские экзамены, предусмотренные по данной специальности, освобождаются от вступительных экзаменов. Представление научного реферата по избранной специальности обязательно.

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

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. Аспирантам из числа командно-летного состава назначается стипендия на условиях слушателя командного факультета академии.

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

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

Вступительные экзамены проводятся с 5 октября по 5 ноября. Прием документов от поступающих до 15 сентября по адресу: 196210, Ленинград, М-210, авиародок, академия, аспирантура. Все справки по телефону: 295-98-98.

ОТЕЦ ВЫСШЕГО ПИЛОТАЖА

Неподалеку от села Воля Высоцкая Нестеровского района Львовской области стоит памятный обелиск. Здесь погиб замечательный русский летчик Петр Николаевич Нестеров.

Весной 1914 года в Москве, в Политехническом музее, знаменитый в то время французский авиатор Пегу читал лекцию о высшем пилотаже. В аудитории присутствовал Николай Егорович Жуковский и Петр Николаевич Нестеров. В заключение лекции Пегу сказал: «Вот он, отец «мертвой петли»! — и указал на Петра Николаевича. Этим высказыванием французский ас закрепил авторство Нестерова в выполнении труднейшей фигуры высшего пилотажа. Дело в том, что до публичного заявления Пегу буржуазная печать пыталась замолчать приоритет Нестерова и приписать выполнение первой «петли» французскому летчику. Но Пегу, по собственному признанию, сделал «мертвую петлю» лишь через две недели после Нестерова. При этом он использовал нестеровское описание техники ее исполнения.

Долго и непросто был путь Нестерова к знаменитой «мертвой петле». В 1904 году, после окончания Нижегородского кадетского корпуса, Нестеров поступает в Михайловское артиллерийское училище в Петербурге. Закончив его и получив офицерский чин, он уезжает во Владивосток, в артиллерийскую бригаду. Здесь, прикомандированный к воздухоплавательному отряду, Нестеров с увлечением разрабатывает вопросы летного дела, мечтая об авиационной школе. Настойчиво добиваясь исполнения мечты, он становится учеником Гатчинской офицерской военно-авиационной школы.

Изучая технику пилотирования, Нестеров увлекается идеей выполнения «мертвой петли». Тогда, на заре воздухоплавания, подобный «трюк» многие считали фантастикой. Долгие месяцы готовился Нестеров к исполнению «мертвой петли»: чертил, рисовал, составлял таблицы, делал на аэроплане крутые повороты, скользил на одном крыле, разрабатывая технику исполнения на летательном аппарате замкнутой кривой в вертикальной плоскости. 27 августа 1913 года Петр Николаевич, с одобрения величайшего теоретика авиации Николая Егоровича Жуковского, не делая официальной заявки, а только предупредив нескольких друзей-летчиков, впервые совершает над Сырцевским аэродромом в Киеве знаменитую «мертвую петлю», которая впоследствии стала известна под названием «петля Нестерова». Так было положено начало высшему пилотажу. А. БЕЛОГОРОДСКИЙ.

Свердловск. «Авиатор
20. УРАЛА»

Редактор В. С. ГУРИН.

Тел. 295 461, 295 496.

НС 21365. Заказ № 6534.