

КРЕПКАЯ ДИСЦИПЛИНА, ВЫСОКАЯ ОРГАНИЗОВАННОСТЬ — ЗАЛОГ ПОЛНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ!

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

РАБОТУ ПРОФОРГАНИЗАЦИЙ—НА БОРЬБУ ЗА БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ, ЗА УЛУЧШЕНИЕ КУЛЬТУРЫ ОБСЛУЖИВАНИЯ ПассаЖИРОВ

(Из доклада начальника политотдела УрТУ ГВФ П. А. АНДРЕЕВА)

XXII съезд КПСС вооружил партию, весь советский народ великой программой построения коммунизма в нашей стране. Трудящиеся нашей страны самоотверженно борются за осуществление Программы КПСС. Успешно выполняется семилетний план, высокими темпами идет развитие социалистической индустрии. Дальнейшее развитие сельского хозяйства, как отметил мартовский Пленум ЦК КПСС,— это тот важный рубеж строительства коммунизма, на преодолении которого направлены силы всей партии, всего нашего народа.

Мы, работники Уральского управления ГВФ, тоже вносим свой вклад в выполнение задач семилетнего плана. В целом по управлению производственный план 1961 года и I квартала 1962 г. был выполнен по основным показателям.

Производительность труда в среднем на одного работника по сравнению с 1960 годом возросла на 41 проц.

Безаварийно, с наиболее хорошими показателями трудятся коллективы авиатранспортного, Челябинского и Курганского подразделений. По итогам социалистического соревнования за I квартал 1962 года коллективу Уктусского подразделения присуждено второе место, коллективам Свердловского аэропорта и ЛЭРМ присвоено третье место среди подразделений ГВФ.

День за днем ширится соревнование за коммунистический труд. Сейчас в нем участвует более четырех тысяч человек, многим коллективам присвоено почетное звание коммунистических.

Но было бы неправильно не видеть за этими успехами ряда серьезных недостатков.

В результате нарушения правил организации и обеспечения полетов, а также недоученности и низкой исполнительности среди командного, летного и инженерно-технического состава положение дел с обеспечением безопасности полетов в подразделениях управления остается по-прежнему слабым. Меры, принятые командным составом, партийными и профсоюзными организациями по предупреждению летных происшествий, оказались недостаточными.

В апреле с. г. в Тюменской авиарупе командир самолета Ан-2 Грачев совершил вынужденную посадку из-за потери ориентировки. В феврале с. г. командир корабля Ли-2 Пермского подразделения Юдин произвел взлет с подушками в тоннелях маслорадиаторов. Это также привело к вынужденной посадке.

По аналогичным причинам — из-за халатности и невнимательности — летные происшествия допустили командир корабля Потапов, пилоты Лутохин и Попов.

В подразделениях управления слабо еще ведется борьба за укрепление дисциплины. В первую очередь это касается коллективов авиатранспортной, Тюменского, Пермского и Челябинского подразделений.

В 1961 году были допущены нарушения предполетного отдыха экипажа Силина — в Адлере и Климентьева — в Ленинграде. К лицу ли это членам коллектива, который борется за коммунистический труд? Однако прошлогодние нарушения повторяются.

Аморальные проступки допускали в этом году командиры кораблей Акулов, Фроловский и бортрадист Гребнев.

Уже в текущем году были отчислены из учебного подразделения за пьянки пилоты Фролов (Челябинск), Веселов (Тюмень), пилот Кусков и ряд авиатехников Пермского подразделения.

О необходимости укрепления дисциплины много говорят, записывают в решениях собраний, но действенных мер к ее укреплению не принимается.

В стиле работы ряда местных комитетов до сего времени нет необходимой перестройки.

Н. С. Хрушев говорил: «Профсоюзы должны развивать активность рабочего класса и всех трудящихся, направляя их усилия на выполнение и перевыполнение государственных заданий на каждом предприятии, на борьбу за технический прогресс, еще шире разворачивать социалистическое соревнование, поддерживать новаторов, изобретателей, передовиков производства, распространять их опыт».

Н. С. Хрушев указывал на то, что в современных условиях на профсоюзы возлагаются большие задачи по организации контроля общественности за всеми участками деятельности быта, культуры, вопросам повышения коммунистической сознательности.

Анализируя состояние дел в подразделениях управления, можем убедиться, как далеки наши отдельные местные комитеты от решения этих важных задач.

Местный комитет Тюменского подразделения (председатель тов. Столбов) только с декабря 1961 года по 10 мая с. г. провел двадцать заседаний. И уже в мае этого года заседал четырежды. Но, как ни странно, вопросы обеспечения безопасности полетов, улучшения воспитательной работы и укрепления дисциплины, организации социалистического соревнования и выполнения производственного плана выпали из поля зрения профсоюзной организации.

Не случайно поэтому в подразделении только в этом году совершено 7 летних происшествий, из которых 4 по вине личного состава.

В профсоюзной организации этого подразделения иногда безответственно относятся к своим решениям. Так, 7 декабря прошлого года было избрано постоянно действующее производственное совещание.

Прошло уже полгода, но до сих пор это совещание ни разу не собиралось.

В Тюменском подразделении (председатель месткома тов. Козлов) в феврале с. г. произошло летное происшествие, допущенное пилотом Даниловичным. В коллективе это происшествие обсудили месяц спустя, приняли решение, большая часть которого не выполнена до сих пор.

Профсоюзные собрания в этом подразделении проводятся с низкой явкой работников, собираются нерегулярно и, как правило, не обсуждают вопросы безопасности полетов, состояния дисциплины, культуры обслуживания пассажиров.

Аналогичная картина в Пермском подразделении, где в I квартале 1962 года произошло 3 летных происшествия, из них 2 — по вине личного состава.

Пилот Михайлов на аэродроме Елово произвел взлет со стоянки под углом 30—40° к взлетной полосе в момент захода на посадку другого самолета. Лишь случайно это не привело к летному происшествию. Но несмотря на серьезное нарушение дисциплины, профсоюзная группа присвоила Михайлову звание лучшего пилота. Это решение было отменено.

Либерализм и беспринципность привели к росту числа серьезных нарушений дисциплины. Допускали пьянство диспетчер СКП Жилочкин, старший штурман Силян, инспектор по кадрам Маринин и другие. Однако профсоюзная не обсуждала подавляющее большинство случаев нарушений дисциплины.

Мало занимается местный комитет Пермского подразделения вопросами соревнования за коммунистический труд. Только 7% личного состава охвачено этим соревнованием.

В апреле этого года в Уктусском подразделении избран новый состав местного комитета (председатель МК тов. Гаврилин). Прошел уже месяц. За это время проведено три заседания месткома и обсуждены вопросы: распределение обязанностей, утверждение огородной комиссии и комиссии соцстраха, разбор заявлений, распределение жилой площади — нужные вопросы, нет слов. Однако профсоюзная организация подразделения как в прошлом, так и сейчас мало занимается укреплением дисциплины, ликвидацией предпосылок к летным происшествиям...

Вопросы профсоюзной работы все еще мало тревожат наши партийные организации, призванные руководить ими и оказывать действительную помощь. Зачастую планы работы профсоюзных организаций не согласованы с планами партийных бюро. Поэтому они и выполняются плохо.

Слабо показывается профсоюзная работа на страницах многотиражной и стенной печати.

До сих пор товарищеские суды, как могучее средство воздействия общественности на нарушителей дисциплины, используются недостаточно. В Пермском, Тюменском, Березовском и Тазовском подразделениях товарищеские суды в I квартале с. г. бездействовали. Недостаточно работали суды в авиатранспортном подразделении, Магнитогорском, Салехардском и Ханты - Мансийском аэропортах.

Профсоюзам и командованию подразделений нужно активнее привлекать товарищеские суды к укреплению дисциплины, сделать их более инициативными.

Существенным недостатком в деятельности партийных и профсоюзных организаций остается слабое внимание к работе с молодежью, с женсоветами.

О необходимости повышения культуры обслуживания пассажиров мы говорим много, но практически эти вопросы у нас решаются еще слабо. Жалобы пассажиров продолжают поступать. В ряде аэропортов не поддерживаются постоянный порядок и чистота. Не все должностные лица соблюдают форму одежды. Серьезные недостатки в работе информационно-справочной службы.

Коллектив Свердловского аэропорта выступил инициатором соревнования за образцовый аэропорт на трассе Москва — Владивосток. Но крупные недостатки в культуре обслуживания пассажиров свидетельствуют о наличии формализма в этом соревновании.

Основной причиной такого положения является слабая воспитательная работа в коллективе.

Говоря самокритично, в работе политотдела и теркома профсоюза имеются существенные недостатки. Политотдел не предьявил еще заместителям по политической части, секретарям партийных организаций требований об их персональной ответственности за работу профсоюзных организаций.

Нашим общим долгом является такая организаторская работа, которая принесет положительные результаты. Широко используя опыт передовиков, мы должны оказывать повседневную помощь отстающим.

Руководство УрТУ ГВФ, политотдел и терком профсоюза авиарботников выражают уверенность в том, что личный состав управления с успехом решит эти важные задачи — обеспечит полную безопасность полетов и высокую культуру обслуживания пассажиров.



№ 37 (1151).
СРЕДА,
23 МАЯ
1962 г.
Год издания
XXI

ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА УРАЛЬСКОГО ТЕРРИТОРИАЛЬНОГО
УПРАВЛЕНИЯ ГВФ И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА
АВИАРАБОТНИКОВ

18 мая 1962 года в клубе Уктусского подразделения состоялся пленум теркома УрТУ ГВФ, основными вопросами которого были — участие профсоюзных организаций в обеспечении безопасности полетов и культурного обслуживания пассажиров.

Сегодня мы публикуем выступления участников пленума.

ГДЕ РАЗМЕЩАТЬ ПАССАЖИРОВ?

(Из выступления тов. ФЕДОСЬКИНА — начальника отдела перевозок Кольцовского аэропорта)

Книга жалоб — зеркало нашей работы. Много в культурном обслуживании пассажиров зависит от нас, работников отдела перевозок. В нашем отделе допускаются служебные нарушения, как правило, новыми работниками в силу профессиональной неграмотности. Поэтому надо учить их хотя бы путем систематического созыва сборов, посредством бригадного и индивидуального обучения в свободное от работы время.

Однако в большинстве случаев пассажиры жалуются либо на задержки с вылетами, либо на плохое размещение. Действительно, нам просто некуда девать пассажиров. Пытались мы на летнее время использовать под гостиницу помещение местной школы, но безуспешно.

Если мы не получим дополнительной рабочей площади нынче, то в будущем году не только пассажиров размещать, но и билетами торговать будет негде.

НЕ ЗАБЫВАТЬ О КУРСАНТАХ

(Из выступления тов. СМОРОДИНА — председателя месткома Троицкого авиатехнического училища ГВФ)

Коллектив Троицкого авиатехнического училища в июле нынешнего года отметит свое пятидесятилетие.

Ежегодно число выпускников растет, через три года за один выпуск из стен училища в подразделения ГВФ придет много квалифицированных специалистов. Руководителям Уральского территориального управления ГВФ необходимо держать постоянную тесную связь с училищем. Есть прямой смысл по-

интересоваться программой обучения курсантов. Возможно, в связи с новыми условиями и повышением требовательности к инженерно-техническим работникам понадобится внести в учебные планы необходимые коррективы.

Интересы борьбы за безаварийную работу на воздушном транспорте требуют, чтобы Уральское управление ГВФ не забывало о молодой смене — курсантах авиационных училищ.

НЕ ВЗИРАЯ НА ЛИЦА

(Из выступления тов. КИЗИКОВА — председателя территориального комитета профсоюза авиарботников)

Очень велики у нас издержки. В большинстве своем они возникают в результате распухлости отдельных работников, «холоднокровия» в отношении к порученному делу.

Нет у нас зачастую примерности и в среде руководящего состава. Нельзя обойти молчанием такой безобразный факт, когда переходящее знамя за I квартал 1962 года пролежало в кабинете председателя месткома тюменских авиаторов тов. Ерохина с 30 апреля до середины мая. Подобное отношение к такому важному событию, каким является вручение коллективу переходящего знамени, — позор для руководителей общественных организаций.

Не взирая на ранги, необходимо усилить контроль за деятельностью руководителей всех звень-

ев в подразделениях управления. Новые разработанные мероприятия по безопасности полетов нужно довести до каждого специалиста, рабочего, добиться, чтобы воспитательная работа в наших подразделениях была делом повседневным. Надо искать и находить рациональное зерно в работе каждого. Членам пленума теркома следует поддерживать повседневный контакт с местными комитетами в выявлении этих зерен. Нельзя ограничиваться кампанейским подходом к делу — от пленума до пленума. Живая, непосредственная связь с низовыми профсоюзными звеньями незамедлительно скажется в практической работе по решению задач, поставленных партией и правительством перед коллективом работников нашего управления.

Потолкуем, на том и конец...

(Из выступления тов. ГАВРИЛИНА — председателя местного комитета Уктусского подразделения)

Плохо у нас занимаются воспитанием людей командир. На местке неоднократно ставились вопросы о социалистическом соревновании, о мерах по усилению борьбы за коммунистический труд. А что толку, если командиров на профактив хоть на аркане тащи? Пожалуй, только тов. Космаков, единственный из командиров летных коллективов, изредка принимает участие в работе месткома. Другие командиры стараются под любым предлогом «улетучиться» в тот день, когда проводится то или иное мероприятие по линии профсоюзной работы.

Нет в нашем коллективе рабочей спайки. Пока командир подразделения тов. Волков на месте, вроде, порядок. Отлучился командир — мало-мальского вопроса решить не с кем.

Нельзя забывать о том, что ни одни производственные показатели определяют нынче место человека. Прежде чем выпивать за услуги того или иного работника, не грех поинтересоваться его общественным лицом. А здесь контакт командиров с местным комитетом просто необходим.

Работать только по-коммунистически

(Из выступления тов. ЛЕБЕДИНСКОГО — председателя местного комитета Кольцовского аэропорта)

Много хорошего можно сказать о людях Кольцовского аэропорта. Достаточно напомнить, что у нас трудится 15 коллективов коммунистического труда, 188 ударников и ударниц, которым присвоено почетное звание. А всего в коллективе аэропорта охвачено движением за коммунистический труд более 1480 человек. Тем не менее, нельзя умолчать о существенных недостатках в работе.

Возьмем, к примеру, случай с Ту-104. 16 апреля нынешнего года по вине аэродромной службы и службы движения произошла

поломка при буксировке самолета. Служба движения в отчете сочла возможным скрыть этот факт. Такие случаи далеко не единичны.

Много у нас в порту грязи на перроне. Нередко в залах аэропорта можно встретить наших работников, особенно техников, в грязной, замасленной одежде. Форма одежды некоторыми товарищами не соблюдается.

Решительно искореняя недостатки, коллектив Кольцовского аэропорта может и должен работать только по-коммунистически.

Дорожить честью Аэрофлота

(Из выступления тов. СЛУЦКОГО — начальника службы перевозок УрТУ ГВФ)

Огромную массу грузов и пассажиров предстоит перевезти в 1962 году на трассах нашего управления. Более миллиона пассажиров нынче будут судить о воздушном флоте страны по тому, как мы сумеем обслужить их.

Говорят, по службе перевозок слишком много разных инструкций. Может быть это и верно, но некоторые работники отделов перевозок не только не знают этих документов, но не хотят выполнять элементарных своих обязанностей. Кто должен был дополнительно инструктировать дежурного кассира Тюменского аэропорта тов. Шиплеву, которая отказалась дать необходимые справки пассажиру, опоздавшему к очередному рейсу на Магнитогорск по вине Аэрофлота?

В результате, несмотря на то, что нужный самолет находился с момента обращения пассажира

к Шиплевой на перроне десять минут, пассажир остался ждать следующего рейса. Во имя чего мы должны терпеть на воздушных дорогах таких «стрелочников»?

Немало у нас еще и воздушных «зайцев». И те, кто допускает бездушное отношение к пассажирам, и те, кто вступает в сговор с безбилетниками, дискредитируют звание работников воздушного флота, не дорожат его честью.

Нам необходимо всеми средствами пропагандировать среди населения те льготы и преимущества, которые гарантируются пассажирам самолетов. В Кольцово создан, например, своего рода информационный комсомольский штаб. В этом же направлении следует ориентировать всех работников управления при проведении смотра культуры обслуживания пассажиров, который целесообразно провести в начале лета — с 1 июня.

За образцовый аэропорт

(Из выступления тов. ЗЫКОВСКОГО — начальника Кольцовского аэропорта)

Большую часть нарушений можно смело отнести за счет плохой пропаганды приказов и директив, поступающих из ГУ ГВФ и Уральского территориального управления ГВФ. Профсоюзная организация этим делом не занимается. А ведь кому, как не профсоюзному активу воплотить в себе живую, творческую связь руководителей с исполнителями. Эта связь должна быть повседневной, полнокровной, всесторонней, а, следовательно, и действенной. Довести работу по изучению приказов и директив

до низов — вот главное, на что следует обратить внимание территориального комитета профсоюза. Это сразу же благотворно отразится на усилиях коллективов в достижении уровня коммерческой загрузки самолетов, в культуре обслуживания пассажиров и в обеспечении безопасности полетов.

При наличии дружного коллектива, ясного знания задач и средств их решения свердловские авиаторы могут вывести свой порт на первое место в Аэрофлоте.

Достоинная смена отцов

Пионеры — сорок лет. Каким большим событием в жизни каждого из нас стала эта дата! Все мы прошли эти заветные ступени — от октябрят до комсомольцев. Пионерские костры грели наши молодые сердца, звонкие горны звали в большие неизведанные дороги.

Теперь мы смотрим на своих сыновей с нескрываемой гордостью — их красные галстуки развеваются на ветру, как маленькие знамена. Они на призывный клич отцов «Будь готов!» дают свою верную клятву — «Всегда готов!».

Пионеры — сорок лет... Давняя дружба связывает юных ле-

нинцев и молодых авиарботников Кольцовского гарнизона. Комсомольцы Свердловского аэропорта шефствуют над школой № 92, а молодежь авиатранспортного подразделения — над ребятами из Малоистокского детского дома. Совместные вечера, спортивные праздники и увлекательные прогулки по загородным местам — все это стало хорошей традицией крепкой дружбы комсомольцев и пионеров.

Связисты Свердловского аэропорта помогают школьникам осваивать специальность телеграфистов и радиооператоров, а часть ребят думает в будущем



Они трудятся рядом с нами

Освоила смежную специальность

Комсомолка В. Маркина работает в отделе перевозок Челябинского аэропорта пятый год. Она является активисткой в этом коллективе, участвует в концертах художественной самодеятельности.

Борясь за высокую культуру обслуживания пассажиров в Челябинском аэропорту, она отдает свои силы производству, активную помощь оказывая руководству службы перевозок. В прошлом году дежурной по аэровокзалу В. Маркиной было присвоено почетное звание ударника коммунистического труда.

Сейчас она, пройдя сборы в учебном подразделении, освоила смежную специальность кассира и успешно справляется с ней.

На снимке: дежурная по аэровокзалу Челябинского аэропорта В. Маркина.

Фото Л. Ефимова.

Товарищеский суд

Разговор был крутым

Не раз беседовали с Валерием Паначевым, вторым пилотом авиатранспортного подразделения, старшие товарищи. Однако все попытки командиров предостеречь Паначева от тех неблагоприятных последствий, к которым может привести склонность к выпивке, оказались безуспешными. Дело дошло до того, что 10 апреля после очередного возлияния Паначев явился в профилакторий в таком состоянии, что старший инспектор по безопасности полетов тов. Замятин отстранил его от выполнения рейса и извлек пилотское свидетельство.

Случай недисциплинированности пилота стал предметом обсуждения товарищеского суда. Выступившие сурово осудили недостойное поведение Паначева.

Товарищи, с которыми работает Паначев, борются за высокое звание коллектива коммунистического труда, и они не позволяют, чтобы в их рядах находился человек, противопоставивший себя стремлению коллектива изжить позорные случаи нарушения. Поэтому разговор на суде общественности был крутой.

— Поведение тов. Паначева заслуживает снятия его с летной работы, — такое мнение членов товарищеского суда было единодушным. Лишь исходя из откровенного признания ошибок со стороны тов. Паначева и просьб сослуживцев, товарищеский суд счел возможным ограничиться общественным выговором. Тов. Паначев строго предупрежден, что в случае повторения нарушений производственной дисциплины он будет с летной работы снят. Одновременно командир корабля тов. Быкову было указано на слабую работу по воспитанию членов экипажа.

обслуживать турбовинтовые крылатые корабли.

Часто шфы участвуют в пионерских сборах. Организуют выставки и стенды. Недавно группа бортипроводниц авиатранспортного подразделения — В. Куманина, А. Сухих, И. Чучуйко и Р. Оболкина — направлена на воспитательную работу пионервожатыми в школу № 92 Кольцовского авиагарнизона. Они возглавляют пионерские отряды и дружины.

В связи с сорокалетием пионерской организации в отрядах школы № 92 и Малоистокского детского дома состоялись торжественные линейки, посвященные этой славной дате. Радостное известие о том, что пионерия награждена орденом Ленина, вдохновило юных ленинцев на большие дела в учебе и труде. У них еще все впереди — участие на стройках Родины и учеба в вузах, и штурм космических высот. Пионерское звание обязывает ко многому. Они — наше будущее, наша смена. Они будут жить и творить в новом светлом завтра, имя которому — коммунизм.

Г. ПИВОВАРОВ,
секретарь комитета ВЛКСМ
авиатранспортного
подразделения.

Подготовке самолетов — высокое качество

Во всех подразделениях Тюменской авиагруппы полным ходом идет подготовка к летней навигации. Многие авиаторы в этом году участвуют в авиационных работах, выполняют лесопатрульные полеты. Обеспечить каждый полет, обслужить материальную часть с высоким качеством — такова задача работников ИАС.

Впереди идут коллективы ИАС аэропортов Тюмени, Ханты-Мансийска, Березово и Тобольска. В этих подразделениях состоялись летно-технические конференции, приняты зачеты от технического состава. В летных коллективах Тюменского и Салехардского подразделений самолеты Ан-2 переставлены на поплавок и уже эксплуатируются в гидроварианте.

Руководители коллективов ИАС Ф. И. Трубин, А. М. Романчук и Н. И. Кожеников умело организуют подготовку авиационной техники, следят за тем, чтобы самолето-моторный

парк был полностью использован на всех участках работ.

В Тюменском подразделении успешно эксплуатируются новые вертолеты Ка-18, которые используются на лесопатрульных работах. Их пилотируют летчики Глухих и Белобородов.

Следует, как недостатков, отметить слабую агитационную работу в период перехода к летней навигации. Стенная печать все еще отстает от повседневных задач, стоящих перед нашими подразделениями. Этот недочет нужно устранить.

Сейчас перед авиарботниками стоят большие и ответственные задачи — провести летнюю навигацию во всех подразделениях Тюменской авиагруппы только с высоким качеством. Хорошая подготовка техники на земле — залог успешной эксплуатации ее в воздухе. Эти задачи нам по плечу и мы должны их решить.

П. ТЕПЛЕНКО,
главный инженер
Тюменской авиагруппы.

Киевский институт гражданского воздушного флота объявляет

прием в аспирантуру в 1962 году по следующим специальностям:

1. Высшая математика.
2. Теоретические основы радиотехники.
3. Приборы и устройства автоматики и телемеханики.
4. Счетно-решающие приборы и автоматы.
5. Радиоприемные устройства.
6. Технология электрохимических производств.
7. Сопротивление материалов и строительная механика самолетов.

8. Трение и износ деталей машин.
9. Самолетные гидроприводы.
10. Металлофизика и металловедение авиационных материалов.
11. Технология ремонта авиационной техники.
12. Авиационные двигатели.
13. Эксплуатация авиационной техники.
14. Техническая эксплуатация самолетного радиооборудования.
15. Электрооборудование самолетов и его эксплуатация.
16. Аэродинамика летательных аппаратов.
17. Экономика и организация ГВФ.
18. Авиационные приборы и автоматы.

В аспирантуру с отрывом от производства принимаются лица не старше 35 лет, а без отрыва от производства до 45 лет, имеющие высшее образование и опыт научной, педагогической или практической работы не менее двух лет после окончания вуза по профилю избранной специальности.

Поступающие сдают экзамены в объеме программы вуза по специальной дисциплине, истории КПСС и иностранному языку (английскому, немецкому или французскому).

Желающие поступить в аспирантуру подают заявление с приложением в одном экземпляре; нотариально заверенных копий диплома об окончании вуза и выписки из зачетной ведомости, листка по учету кадров, автобиографии, характеристики с последнего места работы, списка опубликованных работ или научного доклада (реферата) на избранную поступающим тему по специальности, выписки из трудовой книжки, заверенной по месту работы, медицинской справки о состоянии здоровья.

Прием заявлений до 1 сентября. Вступительные экзамены с 1 сентября.

Документы высылать по адресу: г. Киев-58, ул. Борщаговская, 197, КИГВФ, отдел аспирантуры.