

# РУКАМИ УМЕЛЬЦЕВ

Пытливая мысль рационализаторов Челябинского предприятия постоянно находит новые решения технических задач. Например, только за год авиационными умельцами подано 93 рационализаторских предложения. Многие из них оригинальны по своему решению и исполнению. Внедрение новшеств принесло предприятию 12800 рублей экономии.

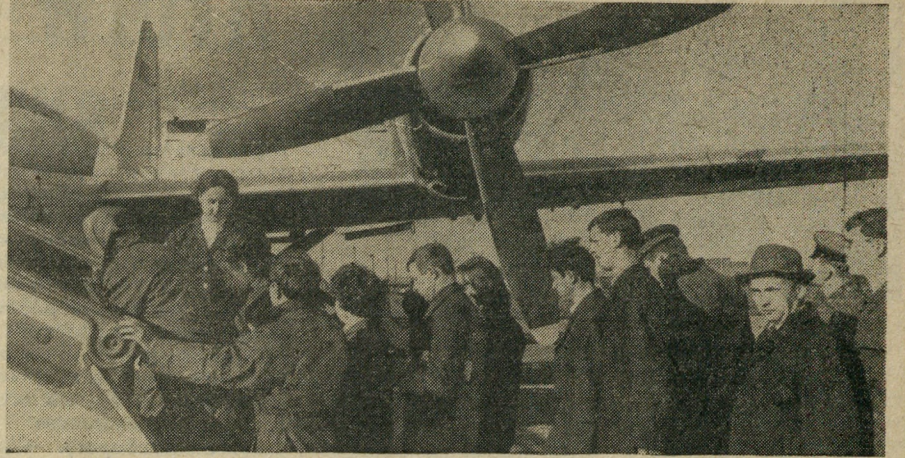
Всегда в поиске техник-бригадир С. А. Андриевский, техники по спецоборудованию Л. В. Ворончихин, А. И. Югов, инженер административно-хозяйственного отдела В. И. Кононов, радиотехник Е. К. Прутов. Много интересных предложений подано

слесарем АТБ М. М. Довыденко.

Благодаря новаторам в предприятии решены проблемы устранения обледенения с самолетов, контроля состояния противообледенительной системы плоскостей самолета ИЛ-18.

Наибольшее количество рационализаторских предложений на счету работников АТБ и связи. Но редко радуется своим техническим творчеством инженерный состав предприятия. Хотя именно эта категория людей по своему уровню может дать немало ценных рационализаторских предложений.

В. ЧЕРНЕНКО,  
председатель ВОИР.



Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

Популярность, какой в наши дни пользуется воздушный транспорт, особенно заметна в пору летних отпусков.

Идет посадка на ИЛ-18 в Пермском аэропорту.

Снимок  
А. КОВАЛЕНКО.

## В беседе с ВАШИМ КОРРЕСПОНДЕНТОМ

### УДАЧА САМА НЕ ПРИХОДИТ

В начале марта в управлении проводилось совещание, на котором шла речь о первых шагах работы в новых условиях реформы, о трудностях, с которыми пришлось столкнуться. Были свои сложности и у пермских авиаторов. В частности, на совещании говорилось о том, что предприятию трудно будет в создавшихся условиях выполнить план по участковому тонно-километражу, — основному показателю, определяющему производительность труда.

— Как обстоят дела у пермских авиаторов сегодня, какой выход нашли они, чтобы поднять производительность труда? На вопросы нашего корреспондента отвечает командир предприятия Владимир Михайлович Кулешов.

— В первые месяцы работы в новых условиях планирования наметилось значительное отставание по участковому тонно-километражу. Мы ввели новые пассажирские и грузо-почтовые рейсы на Магнитогорск, Уфу, Киров. С начала летней навигации Пермь связана с Ленинградом, Ухтой, Хабаровском.

В мае мы уже ликвидировали отставание на этом участке, и в последнем месяце квартала производительность труда в нашем предприятии составила 114 процентов.

Конечным результатом работы коллектива является прибыль, которая, как известно, зависит от коммерческой загрузки и пассажирооборота. Вначале на некоторых рейсах, выполняемых самолетами ИЛ-18, несколько упала коммерческая загрузка. Сейчас положение улучшилось. В этом году мы более широко практикуем продажу транзитных билетов в аэропортах местных воздушных линий.

С переходом на новую систему хозяйствования теснее стали деловые контакты между службами движения, перевозок и авиационно-технической базой. Это принесло свои результаты. Производительность полетов АН-2 в Пермском предприятии, пожалуй, самая высокая по управлению — 179 процентов.

— В условиях реформы возрастает роль оперативного учета, что делается в этом направлении в Пермском предприятии.

— Каждая служба имеет смету расходов. Специальным приказом в службах выделены люди, которые ведут учет расходов средств. Руководители служб начинают понимать, что «лишние» люди дорого обходятся, чаще стали применять совмещение профессий. Пришло время, когда каждому приходится вести подсчет с карандашом в руках.



# Авиатор

# УРАЛА

ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ  
И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

№ 25 (1671).

СРЕДА, 10 ИЮЛЯ  
1968 ГОДА

Год издания  
XXVI

## План выполнен

Последний месяц первой половины пятилетки принес новые успехи авиационным специалистам Кольцовской АТБ. Объем работ по техобслуживанию и производительность труда

здесь выполнены на 103 процента. Исправность самолето-моторного парка в процентном отношении значительно возросла.

Впереди идет смена, где начальником Н. М.

Фатеев. На участке ИЛ-18 этого коллектива в бригадах авиатехников В. В. Ахтырского и С. М. Петрова работа-

ют без брака.

Г. ПРИТВОРОВА,  
старший инженер-экономист АТБ.

**В** ПРОСТОР О И комнате установлены многочисленные пульта, переливаясь цветными лампочками, разместились в ряд стойки с блоками — электронный мозг тренажера. В смежной затемненной комнате находится кабина экипажа. Идет

ный эффект получается при помощи телевизионного устройства, следящего за движущимся макетом полосы. После отрыва набор высоты выполняется по приборам.

Полет в зону пилотажа. Высота 1000, 2000, 3000 метров... Внезапно

## Полет продолжается на земле

тренировка...

За штурвалом командир учебного подразделения А. Манин.

— 75410 — взлет разрешаю! — звучит в телефонах команда инструктора тренажера В. Кузнецова.

Все быстрее «бегут» под самолет плиты ВПП, спроектированной на объемный экран перед кабиной экипажа. Этот своеобраз-

загорается световое табло, гудит сирена. Пожар! Имитация пожара задана с центрального пульта, отсюда же инструктор по световой сигнализации следит за правильностью действий экипажа в сложной обстановке.

Но вот «пожар» ликвидирован. Снижение, заход на посадку по приборам. Беспристрастный самописец чертит

на планшете «коробочку» и профиль полета по глиссаде, а на центральном пульте инструктора перемещается красный силуэтик, показывая положение самолета относительно ВПП по курсу и удалению с 1500 метров. С высоты 60—70 метров за стеклами кабины появляется посадочная полоса. Далее пилотирувание до приземления

и пробег производятся визуально. Полет окончен.

— Хороший тренажер, — говорит командир, — имитирует полет очень близкий к реальному. Особенно он полезен тем, что дает возможность экипажам практически отработать действия в аварийной обстановке.

В. УТКИН,  
бортградир ИЛ-18.

На снимке: в тренажерной самолета АН-24.

Фото В. Гурина.



## КРЫЛАТЫЕ БУДУТ

## Обработано 210000 га

Ранней весной авиационные экипажи Пермского предприятия начали авиационно-химические работы. За год им предстояло обработать 250 тысяч гектаров сельскохозяйственных угодий и лесных массивов.

Прошло немного более половины года. Подведены первые итоги. Так, вместо 2800 налетано 3283 часа. Обработано 210 тысяч гектаров.

Если в прошедший период авиационно-химические экипажи, где командирами тт. Хамицкий, Колодезнев, Заозеров и другие, были заняты на подкормке ранних зерновых культур, вели борьбу с вредителями леса, уничтожали сорняки, то впереди их ждут новые работы по дефолиации хлопка, осенней подкормке зерновых культур.

В. СОСНИН, командир летного коллектива Пермского подразделения.

## МЕРЫ ПРИНЯТЫ

### «НА ЗЕРКАЛО НЕЧА ПЕНЯТЬ»

Так называлась корреспонденция Н. Масловой, опубликованная в нашей газете 19 июня этого года. Автор материала рассказала о халатности и недобросовестности работников бортового цеха Челябинского аэропорта.

Как нам сообщил директор ресторана аэропорта А. ВАРАКСИН, корреспонденцию обсудили на общем собрании работников бортового цеха. Критику в адрес бортового питания и аэро-

порта признали правильной.

За неполную загрузку контейнеров продуктами повара-бригадиру Г. М. Алесюко объявлен строгий выговор. Остальные повара, а

также целлофанщицы, экспедиторы и зав. бортдехом строго предупреждены. Кроме того, за все случаи нарушений, указанные в газете, виновные административно понесли наказания или лишены премий.

### «Работаем вхолостую»

Командир ЛИ-2 В. Гасков в заметке под этим заголовком указал на нерентабельность рейсов 505 и 507 до Кургана и Кустаная.

Начальник отдела перевозок Челябинского аэропорта В. В. БЕРСЕНЕВ сообщил редакции, что оба рейса с 15 июня отменены.





# ИТОГИ И ВОЗМОЖНОСТИ



Если работа приносит человеку радость, то все свои силы он отдает любимому делу, совершенствует, улучшает, стремится быть еще более полезным для общества, для своего коллектива. Работа авиационного техника — радость для Леонида Николаевича Сыслова. Он 20 лет проработал в авиационно-технической базе

первого Свердловского предприятия. ЛИ-2, ИЛ-12, ИЛ-14, ИЛ-18 и другие крылатые машины пришлось обслуживать ему за этот период. Выполняя обязанности техника-бригадира, он и с подчиненных требует отличного обслуживания авиатехники.

Снимок А. Крушинского.

Шестимесячная работа предприятий управления, переведенных на новую систему планирования и экономического стимулирования, показала, что реформа способствует лучшему использованию имеющихся резервов и обеспечивает высокие показатели работы коллективов предприятий.

План авиоперевозок и работы авиации спецприменения выполнен по всем основным показателям:

пассажирообороту — на 104,8 процента, приведенным часам — на 109,7 процента, выручке — на 102 процента.

Получено свыше 500 тысяч рублей сверхплановой прибыли.

По предприятиям выполнение было ритмичное — из

восьми предприятий семь обеспечили выполнение плана по основным показателям, за исключением Магнитогорского, которое зависило убыток более чем на 140 тыс. рублей.

Производственная работа характеризуется дальнейшим ростом объемов, увеличением средней дальности. Так, каждый пассажир перевезен в нынешнем году по сравнению с прошлым годом на 49 километров дальше.

Положительное влияние экономических рычагов новой системы нашло свое отражение в показателе рентабельности производства. В целом по управлению рентабельность составила 8,32 процента при плане 7,8 процента, при-

чем выполнение плана рентабельности произошло за счет увеличения прибыли и совершенствования основных фондов.

Эти результаты говорят об улучшении обслуживания воздушным транспортом населения и промышленных предприятий.

В условиях внедрения хозяйственного расчета экономия металла, сырья является одним из важнейших факторов повышения эффективности производства. Однако на многих пред-

приятиях эта работа ослаблена.

Значение личного вклада каждого работника в борьбу за достижение лучших экономических показателей с особой силой должно проявиться во всенародном походе за экономию и бережливость.

Л. БОЛЬШАКОВА, старший инженер-экономист Уральского управления ГА.

## Экономическая реформа в действии

### ЗАБОТЫ ЛЕТНЕЙ НАВИГАЦИИ

Экономическая реформа потребовала большой подготовительной работы, но понадобилось еще какое-то время, чтобы полнее почувствовать все трудности в проведении ее.

С первого июня после определенной подготовки второй цех Челябинской АТБ, который производит обслуживание самолетов по трудоемким формам, переведен на круглосуточный график.

Сточасовой регламент на самолетах ИЛ-18 в ночное время выполнялся раньше в первом цехе, что вносило дополнительные трудности в его напряженную работу.

Сейчас этот вид обслуживания передан во второй цех — качество обслуживания самолетов улучшилось, уменьшился в целом и простой самолетов на обслуживании.

Но, к сожалению, на смене двигателя простой самолетов ЛИ-2 увеличился на 23,8 процента, самолетов ИЛ-18 — на 12 процентов.

С переходом на круглосуточный график повысилась стабильность работы, но возникли трудности в планировании и уче-

те, т. е. в том комплексе, который должен исходить от экономического отдела АТБ. Комплектование смен для круглосуточного обслуживания даст возможность и зимой сохранить этот график. Для этого пропагандисты и экономисты Челябинского аэропорта должны разрабатывать и довести до каждого работника задачи, которые необходимо выполнять.

Однако мы еще не имели возможности полно-

стью использовать преимущества, которые дает экономическая реформа. Инженер-экономист А. Щетинин не занялся доведением до каждого исполнителя сути экономической реформы. Экономический анализ работы цеха отсутствует, есть только итоговые данные за месяц. А. Щетинин, являясь пропагандистом по вопросам экономики, ни в печати, ни на совещаниях не выступает.

Есть трудности, которые необходимо ликвидировать немедленно: плохая освещенность площадки работ и нехватка слесарей и мойщиц, особенно в ночное время.

Работа МТО, где начальником Б. Раскостов, в последнее время заметно улучшилась, что повлияло на сокращение простоев самолетов.

Б. БЕЛОДУБРОВСКИЙ, наш внештатный корреспондент.



По инициативе поллитотдела Уральского управления три года назад в Челябинском предприятии был создан филиал вечернего университета марксизма-ленинизма.

Хотелось бы отме-

тить таких слушателей, как Р. Барминов и А. Гурьянов, которые, показав отличные знания, успешно закончили университет.

На снимке: выпускники вечернего университета.

В первые послевоенные годы пассажирами свердловских летчиков были люди в серых шинелях. Время было военное, о комфорте, удобствах для воздушных путешественников беспокоились меньше всего. Что же сейчас могут предложить пассажирам коллективы? В Свердловске к их услугам два вокзала, с аэродрома стартуют самолеты ИЛ-18, АН-10, АН-24, ТУ-104, АН-12, ТУ-124.

В этом году мы должны перевезти около

### Пассажиры будут довольны

миллиона пассажиров, не считая прибывающих в Свердловск. В летний период ежедневно будем обслуживать десять тысяч воздушных путешественников. С каждым годом увеличивается число периферийных касс в Свердловской области.

Для доставки пассажиров организовано круглосуточное движение автобусов. Между аэропортом и город-

ским агентством курсируют автобусы-экспрессы. Связан аэропорт с другими городами области, пассажиры доставляют к нам автобусы из Каменска-Уральского, Асбеста, Белоярской АЭС.

Меньше сейчас пассажиры затрачивают времени в аэровокзале на оформление билетов и багажа. Регистрация многоместных рейсов ведется на двух стойках,

это дало возможность сократить процесс регистрации и ликвидировать очереди. Широко применяется у нас упрощенный метод регистрации на беспосадочных рейсах на Москву, Минеральные Воды, Адлер и Ленинград. С борта самолета бортпроводники помогут пассажирам, летящим во Львов или Кемерово, забронировать места. Подумали мы и о самых ма-

леньких воздушных путешественников — в аэровокзалах хорошо оборудованы детские комнаты. На местных воздушных линиях Урала курсируют самолеты АН-24, сменившие ЛИ-2.

А главное, от кого зависит культура обслуживания, — это люди. Они всегда готовы прийти на помощь пассажирам, стараются делать так, чтобы пассажир был доволен.

А. КИНЕВ, начальник отдела перевозок.

## ДО ФИНИША ПЯТИЛЕТКИ — 2,5 ГОДА

ПОЗАДИ половина пятилетки. По доброй традиции на середине пути принято оглянуться назад, оценить уже сделанное, наметить очередные задачи на будущее. Значительные изменения произойдут в первом Свердловском предприятии в ближайшие два с половиной года.

Если в 1964 году аэропорт Кольцово отправил первоначальных пассажиров из Свердловска 400 тыс., то в 1970 г. должен отправить около 1 миллиона. Это в 5 раз больше, чем в 1960, и в 10 раз больше, чем в 1958 году. В общей сложности с учетом транзита в 1970 году аэропорт будет обслуживать более 2 миллионов пассажиров.

Развитие воздушного транспорта немаловажно без соответствующего роста и совершенствования квалификации авиационных кадров, без широкого развертывания новых форм социалистического соревнования за коммунистический труд.

В настоящее время в соревновании участвует более 1500 работников, за звание коллектива коммунистического труда борется около 100 коллективов.

Присвоено звание ударника коммунистического труда более 900 работникам, звание коллектива коммунистического труда — 91 коллективу. За годы роста летного подразделения и аэропорта выросли и стали высококвалифицированными мастерами летного дела командиры кораблей ИЛ-18 И. Ф. Халин, М. В. Сальников, пилот-инструктор самолета ИЛ-18 Г. А. Борцов, командир летного коллектива ИЛ-18 А. В. Никулин, бортмеханик Н. М. Коротков, бортрадист

Много писем поступает в редакцию от жителей Кольцово с просьбой рассказать о перспективах развития Кольцовского аэропорта.

Об успехах, достигнутых в текущей пятилетке кольцовскими авиаторами, о трудностях и задачах, стоящих перед ними, рассказывает в своей статье командир первого Свердловского объединенного предприятия, депутат городского Совета П. П. Збыковский.

В. В. Кориков и другие, налетавшие более 3 миллионов километров. Командир корабля ИЛ-18 И. А. Горский, инструктор-бортмеханик А. А. Кошеленко налетали уже более 4 миллионов километров.

Только в 1967 году в Свердловске воздушным транспортом доставлено более 2 тысяч тонн ранних сортов фруктов и овощей. В июне 1968 года доставлено уже более 800 тонн этой продукции. Важным стимулом роста объема перевозок является систематическое снижение авиационных тарифов. За последние годы тарифы на билеты в среднем снижены на 25—30 процентов.

Во второй половине 1967 года личный состав предприятия перешел на работу с двумя выходными днями в неделю. Этому переходу предшествовала большая работа партийных, профсоюзных и комсомольских организаций. В условиях работы с двумя выходными днями стало возмож-

ным больше уделять внимания организации отдыха. С этой целью на предприятии составлен комплексный план, в который включены мероприятия культурно-массового отдыха трудящихся. С 1 января 1968 года мы также перешли на новую систему планирования и экономического стимулирования. В этих условиях государственный план пяти месяцев по основным показателям нами успешно выполнен.

С переходом на пятидневную рабочую неделю, а также на новую систему планирования и экономического стимулирования совет научной организации труда нашего предприятия широко применяет скользящие графики работы смен, бригад, объектов. К сожалению, нельзя этого сказать о предприятиях, учреждениях и базах, клиентура которых должна организовывать в субботние и воскресные дни нормальную доставку в аэропорт грузов различного назначения. В мае 1968 года было 11 выходных и праздничных дней. Многие предприятия не работали. Только потому, что они не пользуются скользящими графиками, груз в эти дни не вывозился и не завозился. Самолеты летали в лучшем случае с 50-процентной коммерческой загрузкой, а такие машины, как АН-12, простояли более 10 дней.

Авиаторы Кольцово отдают себе отчет в том, что у них еще немало трудностей и недостатков в работе. Они готовы с еще большей энергией повышать организованность, укреплять дисциплину, настойчиво добиваться наилучших результатов в своей производственной деятельности.



Фильм «Воспоминания о летчике» (авторы сценария И. Катенев, В. Ротенберг, О. Булгакова, режиссер В. Ротенберг, оператор И. Иванов) — это кинолента о человеке, которого уже давно нет среди нас; удалось найти лишь несколько метров документальной киноленты да десяток пригодных для использования фотографий. Вот и весь изобразительный материал для рассказа о Григории Бахчиванджи, летчике-испытателе, который в годы войны здесь, на Урале, первым поднялся в небо на реактивном самолете.

Долгие месяцы кропотливо собирал И. Катенев, штурман 1-го Свердловского предприятия, один из авторов сценария, материалы о летчике. Знакомился с теми, кто ру-

ководил в то время экспериментальными реактивными полетами, кто хорошо знал Бахчиванджи, перебирал документы, фотографии. В одном из личных архивов удалось найти те самые драгоценные кинокадры, запечатлевшие первый разбег невзрачного самолетика по заснеженному полю, лицо Бахчиванджи, улыбающегося и озабоченное.

Телевидение решило довериться тому, чего на первых порах отчаянно боялось, — живому,

## К премьере телефильма

# Героизм без глянца

«Неиллюстрированному» рассказу в кадре. Так родилась идея «Воспоминаний». Вновь сидят перед невидимой камерой люди, увлеченно рассказывая о своем товарище. Они не подозревают о съемках; свободный от всякой скованности, эмоциональный и непринужденный их рассказ воскрешает перед нами облик человека мужественного и целеустремленного.

Мы часто и много говорим о первопроходцах, открывателях нового, о тех, чьи имена неразрывно связаны для нас с веком. Мы привыкли к триумфальному шествию прогресса и потому склонны говорить о его героях в некоем парадно-возвышенном тоне. Но если стереть хрестоматийный глянец, человеческий

героизм окажется значительно более впечатляющим, более близким нам.

Бахчиванджи знал, что рискует. Каждый его полет — эксперимент, а эксперименты не всегда кончаются хорошо. И в этом не только профессия. В этом — характер человека, беспокойный и ищущий. Если разобратся, людьми, умеющими так беззаветно подчинить свою жизнь одной, главной, важной для всех цели, держится мир. Это о них писал Чернышевский, помните: «Цвет лучших людей, двигатели двигателей, соль соли земли».

Финал картины можно упрекнуть в традиционности. Опять с глухим ревом идут в космос ракеты. Опять, как огромные фантастические птицы, парят красавицы са-

# Т Е Р О И, С КОТОРЫХ СТОИТ ДЕЛАТЬ ЖИЗНЬ

молеты. Для этого жил и работал Бахчиванджи. Только об этом нам уже сказали раньше — ярче и интереснее.

В памяти же остается не пафос финала, а неповторимая интонация, неподдельная увлеченность в глазах товарища Бахчиванджи по профессии: «Новый самолет, еще не опробованный... Как же не интересно научить его летать? Очень интересно! Это большое дело, за него не жалко и жизнь отдать».

В. КИЧИН.

## «ГРАЖДАНСКАЯ АВИАЦИЯ» № 7

Очередной (июльский) номер журнала «Гражданская авиация» открывается передовой статьей «Задача первостепенной важности». В ней ставятся проблемы, которые должны решать политорганы и партийные организации предприятий, исходя из решений апрельского Пленума ЦК КПСС «...Одной из главных обязанностей партийных организаций, — говорится в статье, — является непримиримая борьба с вражеской идеологией... коммунистическое воспитание членов КПСС и всех трудящихся». И как бы подкрепляя выводы передовой, секретарь партийного бюро авиационно-технической базы Вильнюсского авиапредприятия выступает со статьей «Ответственность коммуниста».

«На базе новой техники» — под таким заголовком дано выступление заместителя министра гражданской авиации, доктора технических наук М. М. Кулика.

В прошлом номере журнала в статье «Бортовые системы автоматического управления» было рассказано об общих принципах, положенных в основу работ бортовых систем автоматического управления полетом самолета. В седьмом номере кандидат технических наук С. Белгородский продолжает начатый разговор в статье «Безопасность автоматического полета».

Много полезного получают работники планово-экономических отделов в очередном «Заочном семинаре экономиста». Под этой рубрикой публикуется статья заместителя начальника ПЭУ Министерства гражданской авиации И. Споткая «Стимулы роста».

Жизни и учебе курсантов Бугурусланского летного училища посвящен репортаж спецкора журнала А. Прошина «Им летать завтра». Интерес представляют также материалы, опубликованные под рубриками «Навстречу 50-летию Ленинского комсомола», «Клуб юных «Орленок», статьи: «Прибор КЗ-63», «Первые полеты на МИ-8», «Сетевой график и технология», «За каждым письмом — человек» и другие.



В системе гражданской авиации имеется широкая сеть средних и высших учебных заведений, которые готовят инженерно-технические кадры. Одним из старейших учебных заведений по подготовке авиационных специалистов высшей квалификации является Рижский Краснознаменный институт инженеров гражданской авиации имени Ленинского комсомола (РКИ ГА). В его стенах воспитываются студенты 28 национальностей со всех концов нашей Родины.

Учитывая потребность в кадрах авиационных специалистов для Урала и с целью привлечения местной молодежи в их ряды, в Свердловске начала работу приемная комиссия нашего института. Тем, кто решил стать авиационным специалистом, мы и хотим помочь своим рассказом.

В институте пять факультетов. Основной из них — механический, который готовит инженеров-механиков по эксплуатации летательных аппаратов и авиационных

двигателей. Это одна из старейших авиационных специальностей.

Чтобы овладеть ею, требуются глубокие теоретические знания в различных отраслях науки и техники: математики, физики, графики, теоретической механики, авиационного материаловедения, аэродинамики и динамики полета, гидравлики, теории авиационных двигателей, конструкции и прочности летательных аппаратов, конструкции и прочности авиационных двигателей, технической эксплуатации летательных аппаратов. Эти знания должны сочетаться с умением руководить коллективом, наладить его работу, так как в любом эксплуата-

ционном подразделении гражданской авиации инженер-механик является старшим.

Но как бы ни были совершенны планер и двигатель самолета, он не сможет даже взлететь без приборов, электро-и другого специального оборудования. Поэтому современный самолет снабжен мощными источниками питания, сложнейшим комплексом приборов, автоматических систем и т. п. Высококвалифицированных инженеров-электриков для эксплуатации приборов и электрооборудования самолета готовит электротехнический факультет. Здесь студенты проходят обширный круг дисциплин: теоретические основы электротехники, электрические машины, электропривод, электроснабжение летательных аппаратов, светотехнику и теорию авиационных приборов. Кроме того, они должны быть компетентны в основах радиотехники и электроники, автоматики и телемеханики, теории автоматического регулирования и вычислительной техники.

Мы уже привыкли к тому, что современные самолеты выполняют полеты в любых условиях, днем и ночью, летом и зимой. Это стало возможным при оснащении самолетов и аэропортов современными радиотехническими средства-

ми, которые и должны эксплуатировать инженеры-радиотехники.

Бурное развитие авиации, увеличение числа авиалиний, плотности движения по ним, поставила перед Аэрофлотом новую интереснейшую и сложную задачу — организацию автоматического управления полетами. Решение этой задачи, а также многих других, связанных с планированием и управлением сложными производственными процессами на предприятиях гражданской авиации, невозможно без средств автоматики и вычислительной техники.

Внедрение средств автоматики и вычислительной техники в гражданской авиации, а также их эксплуатация возлагается на выпускников факультета автоматики и вычислительной техники.

В институте открыт инженерно-экономический факультет.

В период, когда авиационные перевозки становятся массовыми, недостаточно лишь глубокое изучение материальной части. Необходимо еще и уметь экономически грамотно ее эксплуатировать. Для этого и нужны Аэрофлоту специалисты нового профиля — инженеры-экономисты, обладающие глу-

бокими инженерными и экономическими знаниями.

За время обучения студенты нашего института могут проявить свои исследовательские наклонности, работая в студенческом научном обществе (СНО). На большинстве кафедр института имеются отделения СНО — поле деятельности здесь разнообразно и интересно. Некоторые студенты свои научные работы в СНО представляют в дальнейшем как дипломные проекты.

После окончания института у наших выпускников имеется несколько возможностей для работы по приобретенным специальностям.

Эта работа в аэропортах на различных инженерных должностях. Выпускники, которые проявили склонность к научно-исследовательской работе, направляются в научно-исследовательские институты и вычислительные центры Аэрофлота.

А наиболее способные выпускники продолжают учебу при научно-педагогической аспирантуре института, которая готовит специалистов по двадцати специальностям.

ПОДРОБНОСТИ О ПРАВИЛАХ И УСЛОВИЯХ ПОСТУПЛЕНИЯ В ИНСТИТУТ МОЖНО УЗНАТЬ В ПРИЕМНОЙ КОМИССИИ ПО АДРЕСУ: г. СВЕРДЛОВСК, И-20, АЭРОПОРТ УКТУС, ОТДЕЛ КАДРОВ.

# ЖДЕМ ВАС В ИНСТИТУТЕ



## На лагерные сборы

Второй раз клуб юных летчиков, созданный комсомольцами Кольцово, провожает своих питомцев в авиационные училища. Осенью на их место придет новое пополнение. Сейчас, когда у школьников каникулы, курсанты клуба часто собираются вместе. У ребят свои заботы. 15 июля они отправляются в военно-трудовой лагерь. Подготовка к поездке идет полным ходом.

Свой лагерь курсанты раскинут в кубанской станице близ Майкопа. Здесь ребята будут работать, отдыхать и продолжать занятия. Курсанты познакомятся с парашютным делом, современной истребительной и бомбардировочной авиацией, получат навыки строевой подготовки. Вместе с ребятами едут преподаватели клуба юных летчиков Юрий Клименко и Илья Тухватулин.



## Они будут летать!

Человек без мечты, что сокол без крыльев... Эту мудрость мы усваиваем с детства и несем ее через многие годы.

Молодой человек посмотрел фильм о море. И вот он уже «заболел» морем... Высоко в голубом небе проплыл, оставляя инверсионный след, реактивный истребитель или серебристый воздушный

лайнера. И тут, как клятва, звучат мальчишеские слова: «Буду летать!». И если эти слова от всего сердца, если мечта растет и крепнет изо дня в день, то быть юным летчиком и авиатехниками, штурманами и бортрадистами.

Двое смотрят на пролетающий самолет. Двое мечтают. Они будут летать!





## Свердловчанка — лучшая парашютистка Франции

Близ живописнейшего курортного места Виши, расположенного в 130 километрах от Парижа, проходят традиционные соревнования парашютистов — спортсменов на первенство Франции. На чемпионат была приглашена с ответным визитом и команда Советского Союза. Лучшие наши парашютисты — Олег Казаков из Саранска, Евгений Пкаченко из Киева, Владимир Крестьянников из Ташкента, Анатолий Осипов из Куйбышева, Татьяна Морозычева из Перми, Майя Костина из Чебоксар и две свердловчанки — Надежда Ламберг и Маргарита Новгородцева — вступили в борьбу за кубок и личное первенство Франции.

Предварительные прыжки, высокая спортивная подготовка уже в начале полуфинала показали преимущество советских парашютистов. В начале состязаний предстояло выполнить три прыжка на точность приземления и два на задержку раскрытия парашюта в 30 секунд с выполнением комплекса фигур. Для того чтобы выйти в финал, нужно

было завоевать одно из пяти первых мест полуфинала. И свердловчанка мастер спорта Надежда Ламберг добивается этого.

Отличных результатов Надежда достигла и в финале при выполнении пяти прыжков на точность и трех на задержку раскрытия. Судейская коллегия по количеству очков присудила ей титул чемпиона Франции по парашютному спорту. Нашей землячке был вручен кубок национальной Французской спортивной федерации и диплом. От общества «Нормандия—Неман» свердловчанка получила «Бюллетень почетного члена общества», знак отличия и ценный подарок.

Шесть лет назад спортом смелых и отважных начала заниматься Надежда Ламберг. Через два года упорных тре-

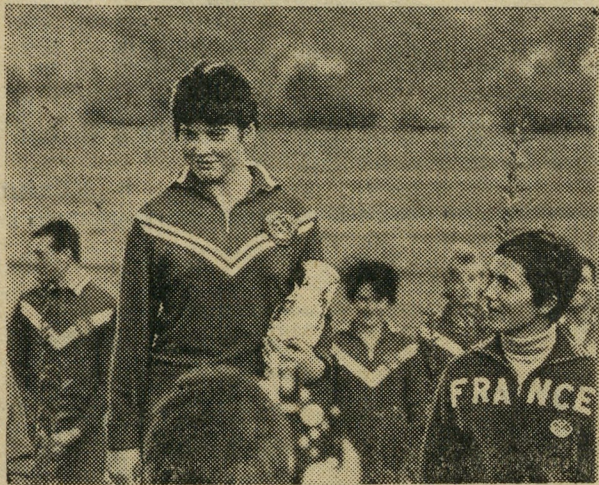
# Спорт

нировок ей присвоили звание мастера спорта СССР. Вместе с опытными спортсменами Свердловского аэроклуба ДОСААФ — мастерами спорта П. Садиловым, В. Толмачевым, Ю. Лубниным, А. Данильченко, В. Гурьяшиной, М. Новгородцевой Надежда участвует в областных, зональных, всесоюзных соревнованиях. Она — член сборной команды парашютистов РСФСР. Центральный аэроклуб СССР имени В. П. Чкалова зачисляет Свердловскую спортсменку в свой штат на должность инструктора по парашютному спорту с непосредственной инструкторской работой в аэроклубе нашего города.

1799 прыжков с различных высот и разного назначения совершила Н. Ламберг. Были и неприятности, когда не раскрывался парашют. Спокойствие и хладнокровие, сила воли и упорство помогают ей выходить из трудного положения.

Сейчас Н. Ламберг находится на сборах в Москве. Вместе с другими спортсменами она готовится к международной встрече между парашютистами СССР и Болгарии, которая состоится скоро недалеко от курорта Золотые Пески. И кто знает, может быть, наша спортсменка обрывает нас новой победой? Об этом мы непременно расскажем.

А. КРУШИНСКИЙ.



НА СНИМКАХ: НА ПЬЕДЕСТАЛЕ ПОЧЕТА. СЛЕВА НАПРАВО: ПРИЗЕРЫ Н. БЕРЕ (ФРАНЦИЯ) И ЛАМБЕРГ (СССР).  
Приземление.

## Ленинградское высшее авиационное училище объявляет прием на ШТУРМАНСКИЙ ФАКУЛЬТЕТ

На первый курс штурманского факультета дневного обучения принимаются лица мужского пола в возрасте 23 лет, годные по состоянию здоровья к летной службе в гражданской авиации.

Штурманский факультет готовит инженер-штурманов воздушного транспорта для работы в летных подразделениях гражданской авиации в качестве штурманов воздушных кораблей. СРОК ОБУЧЕНИЯ 5 ЛЕТ.

Прием документов и медицинское освидетельствование производится с 20 июня по 31 июля. Вступительные экзамены по математике (письменно и устно), физике (устно), русскому языку и литературе (письменно) производятся с 1 по 20 августа.

Документы следует направлять по адресу: Свердловск, Б-23, аэропорт Кольцово, приемная комиссия в институты.

**К ЗАЯВЛЕНИЮ О ПРИЕМЕ ПРИЛАГАЮТСЯ: ХАРАКТЕРИСТИКА, ДОКУМЕНТ О СРЕДНЕМ ОБРАЗОВАНИИ (ПОДЛИННИК), АВТОБИОГРАФИЯ, ВЫПИСКА ИЗ ТРУДОВОЙ ИЛИ КОЛХОЗНОЙ КНИЖКИ (ДЛЯ ЛИЦ, ИМЕЮЩИХ СТАЖ РАБОТЫ БОЛЕЕ 2 ЛЕТ), 6 ФОТОКАРТОЧЕК 3x4 см (СНИМКИ БЕЗ ГОЛОВНОГО УБОРА), МЕДИЦИНСКАЯ СПРАВКА ПО ФОРМЕ 286.**

КУРСАНТЫ ОБЕСПЕЧИВАЮТСЯ ПОЛНЫМ ДОВОЛЬСТВОМ И ОБЩЕЖИТИЕМ.

## Победили достойные

ЕЩЕ один вид летней спартакиады Уральского управления успешно финишировал. С 25 по 28

### В зачет V Всесоюзной спартакиады

июня баскетбольные баталии проходили в Кургане.

Уверенно шагают в этом году спортсмены Челябинского предприятия. В Кургане мужская команда южноуральцев стала чемпионом УРГА. Второе место завоевали их достойные соперники — спортсмены Пермского предприятия и лишь на третьем месте оказались прошлогодние чемпионы — кольцовцы. Первенство по баскет-

болу среди женских команд разыгрывалось впервые. Здесь спортивное счастье было на стороне девушек первого Свердловского предприятия, на втором месте оказались хозяева площадки — курганцы, на третьем — баскетболистки Челябинска.

Видимо, этот вид спорта еще мало популярен в предприятиях Уральского управления. Иначе чем объяснить отсутствие на соревнова-

ниях команд Кирова, 2-го Свердловского предприятия и ремпредприятия. Женских баскетбольных команд не выставили ижевцы, пермяки и магнитогорцы.

Приближается пора стартов «королевы спорта» — легкой атлетики. Легкоатлетические соревнования будут проходить в Кольцово с 25 по 27 июля. Беговые дорожки ждут победителей...

М. ГОРЮКОВА, старший инструктор по спорту Уральского управления.

### Общий счет 15:1

Состоялся очередной тур первенства города Свердловска по футболу. Спортивный клуб «Труд» встречался с авиаторами Кольцово.

Детские команды сыграли со счетом 2:0. Победили футболисты Кольцово.

Юноши младшего возраста учинили разгром соперникам, забив семь безответных мячей. Юноши разошлись мирно, счет 1:1.

Первая команда авиаторов победила со счетом 5:0.

Умело провел игру вратарь Вячеслав Павлов.

В. СМЕТАНКИН, судья республиканской категории.



ПЯТЬ ПЛЮС ДВА

## К ВОДОЕМУ НА ОТДЫХ

В субботу работники второго Свердловского предприятия выехали в одно из живописнейших мест Урала — Верхнюю Сысерть.

В середине дня организовали аттракционы: бег в мешках, срезание подарков и др. Желающие играли в настольный теннис, шахматы, шашки...

Позже подъехали на автобусах работники Октябрьского пищеотдела и фабрики «Спорт».

В заключение массовки между командами Уктусского аэропорта и фабрики «Спорт» состоялся товарищеский матч по волейболу. Победили авиаторы.

Когда солнце садилось, под торжественный марш автобусы и машины уезжали в Свердловск. Так прошел первый день отдыха.

А. ВЕЙС.

Вот они, победительницы первенства Уральского управления ГА по волейболу, — спортсменки Челябинского подразделения. Набрал шесть очков из шести возможных, они заслуженно завоевали почетное звание чемпионов.

Интересно отметить, что в играх с командами Кирова и Ижевска

спортсменкам из Челябинска потребовалось для победы всего лишь две партии. И только матч со свердловчанками потребовал для выигрыша максимума усилий. Счет этой встречи 3:1.

На снимке: члены команды чемпионов Р. Феськова, Г. Ремез, Л. Махонина, В. Давлетбаева, В. Федотова, Т. Пашнина, Л. Пашнина.

## К СТОЛУ СВЕРДЛОВЧАН

С наступлением лета в магазинах Свердловска появились свежие овощи, фрукты. Чтобы они поскорее оказались на столе у свердловчан, постарались кольцовские летчики. В прошлом месяце экипажи доставили в город более 900 тонн фруктов. Из Симферополя и Милчтополя самолеты привозят абрикосы, вишню и черешню доставляют из Ростова.

Ежедневно в свердловский аэропорт поступает около 70 тонн фруктов.

Нам адрес и телефон

Свердловск-20, аэропорт Уктус. 22-05-21, доб. 1-96.

Редактор Р. Н. ЛАПИКОВ.

НС 28793. Заказ № 4007.

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