

РЕШЕНИЯ ПАРТИЙНОГО

СЪЕЗДА — В ЖИЗНЬ!

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!



Авиатор УРАЛА

ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ
И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

№ 14 (1804).

СРЕДА, 14 АПРЕЛЯ
1971 года.

Год издания
XXVIII

Цена
2 коп.

У НАС все в стране живут под впечатлением работы XXIV съезда партии. В коллективах предприятий началось обсуждение и изучение его материалов. Отчетный доклад и Директивы съезда — это программа действий, над претворением которой мы будем трудиться в девятой пятилетке.

Думой о человеке, заботой о нем пронизаны документы съезда. В новой пятилетке резко повысится материальное благосостояние нашего народа. Каждый из нас понима-

С ЗАБОТОЙ О ЧЕЛОВЕКЕ

ет, что это возможно при условии дальнейшего развития производства, полного использования резервов и повышения производительности труда.

К концу 1975 года Аэрофлот должен перевезти 500 миллионов пассажиров и 11 миллионов тонн грузов. Цифры ко многому обязывают. На воздушные линии страны выйдут новые комфортабельные самолеты, более совершенное оборудование получит «земля». Безусловно, они повлияют на выполнение плана, но главное сделают люди. Многие изменятся в новой пятилетке в нашем Ижевском аэропорту. Справят новоселье коллективы служб, улучшатся условия труда диспетчеров, связистов, авиатехников. Построят красавец — аэровокзал, начнут летать к нам «ИЛы», а значит, больше станем отправлять пассажиров. Поэтому одной из первых задач коллектива является успешное выполнение возросших объемов перевозок. Сейчас каждый авиатор думает о том, какими делами ответить на заботу партии.

Ф. ШАБОТИН,
диспетчер
Ижевского
аэропорта.

БУДЕТ

Тщательно готовятся к коммунистическому субботнику авиаторы Кургана. Создан штаб, который возглавляет начальник аэропорта Л. Ф. Прокопович. Уже теперь для участников субботника подготовлен

необходимый фронт работ. Разделена на участки и распределена между коллективами территория аэропорта, ко-

ПРАЗДНИК

торую решено убрать и озеленить, заготовлены пилы и топоры — комсомольцы решили запа-

сти дрова для гостиницы и аэропорта, а пилоты — перечислить в фонд пятилетки оплату за час полета.

Свой труд на субботнике авиаторы Кургана посвящают дню рождения В. И. Ленина.

ТРУДА

Зовут огни агитпункта

Вечерами долго светятся окна агитпункта в Курганском аэропорту. Сюда приходят избиратели послушать лекции, беседы агитаторов, уточнить свои фамилии в списках избирателей.

Заведует агитпунктом В. Кузьмин, штурман авиаподразделения.



ТУЛЬС НАШЕГО ВРЕМЕНИ

В ФОНД ПЯТИЛЕТКИ

„АЭРОФЛОТ, который уже сегодня стал крупнейшей авиакомпанией мира, перевезет в новой пятилетке почти 500 миллионов пассажиров и 11 миллионов тонн груза...“
(Из Отчетного доклада ЦК КПСС).

История сохранила фотополосу: Ленин на демонстрации 1918 года. Взгляд устремлен в небо, туда, где парит не-большой аэроплан — единственный участник воздушного парада. Рядом с Ильичем — демонстранты в солдатских шинелях, в лаптях...

Немногие отрасли техники развивались у нас так стремительно, как гражданская авиация. В первые годы Октября несколько самолетов перевозило 2—3 сотни пассажиров. Теперь воздушные пути протянулись на 600 000 км. Ежедневно

Комсомольцы и молодежь Магнитогорского объединенного авиапредприятия ударным трудом встретили XXIV съезд партии. По итогам социального соревнования

между первичными комсомольскими организациями города авиаторы заняли второе место. Внутри предприятия лучшей признана комсомольская организация

летного подразделения. Сейчас комсомольцы готовятся к проведению Всесоюзного ленинского субботника. Техники сделают безвозмездно формы на самолетах ЛИ-2 и

100 ТЫСЯЧ В НЕБЕ

Горизонты новой пятилетки

в небо поднимается 100 000 человек.

Авиация — транспорт будущего. 115—120 миллионов пассажиров в год — таковы перспективы ее развития. Существенные изменения произойдут и в Свердловском аэропорту Кольцово, одном из крупнейших в стране.

— В новой пятилетке наша материальная база изменится незначительно, — рассказывает командир предприятия П. П. Збыковский, — основными тружениками останутся ИЛ-18, АН-12, ЯК-40, АН-24. Наша задача: располагая в ос-

новном старыми ресурсами, повысить пропускную способность воздушных трасс. Это осуществляется двумя путями: за счет открытия новых авиалиний и увеличения частоты движения самолетов.

Уже в этом году свердловчанам будут предложены несколько новых маршрутов союзного значения.

Совсем недавно открылась воздушная трасса Горький — Свердловск — Братск — Хабаровск. Естественно, что при возрастании потока возрастает необходимость постоянного совершенствования

работы наземных служб.

Уже сейчас используются упрощенные методы регистрации билетов, контейнерные способы перевозки багажа, — говорит начальник пассажирской службы, одна из старейших работников аэропорта В. П. Крылова. — Это экономит время пассажиров, обеспечивает полную сохранность багажа, повышает культуру обслуживания и, самое главное, сокращает на 20 процентов обслуживающий персонал. К тому же в конце пятилетки планируется установить автоматическую систему управления.

АН-2, работники наземных служб выйдут на озеленение и уборку территории аэропорта, а пилоты выполнят бесплатные рейсы.

Все заработанные средства авиаторы Магнитки перечислят в фонд долгосрочного выполнения пятилетки.

М. КИМ,
заместитель
командира
по политической
части.

В этом году монтаж АСУ «Сирена-1» начался во Внуковском аэропорту столицы. За 10 суток до полета пассажир может быть оповещен о наличии свободных мест, стоимости билета, расписании движения самолетов; пульт-манипулятор продает билеты, и своеобразный «гибрид» пишущей машинки, телевизора и электронно-вычислительного устройства позволяет оператору оформить билетов в 5 раз больше, чем раньше.

Широкое применение автоматики продиктовано самой жизнью. По словам министра гражданской авиации Б. П. Бугаева, «наступивший год открывает новую пятилетку, которая будет прежде всего пятилеткой научно-технического прогресса».

В. КЛУШИНА,
(Наш внешт. корр.)



12 АПРЕЛЯ — ДЕНЬ КОСМОНАВТИКИ

Десятилетие космической эры



О встречах с космонавтами рассказывает командир самолета ИЛ-18 аэропорта Кольцово Ревгат Салахович ГАРИМОВ.

В ПЯТИДЕСЯТОМ — пятьдесят первом году я жил в Магнитогорске, работал в горнорудном управлении и учился в аэроклубе. Вместе со мной в одной группе учился и студент индустриального техникума, невысокий серьезный парнишка Павел Попович. Он был старший группы, потому что летал хорошо, стремился изучать новинки, перенять что-то новое. Этим он, пожа-

В НЕБЕСАХ МЫ ЛЕТАЛИ ОДНИХ...

луй, и выделялся. А еще тем, что всегда был активным, общительным, выпускал стенгазету, был инициатором многих наших мероприятий. С той поры у меня осталось много фотографий...

После окончания аэроклуба пути наши разошлись. Мы вместе поступали в летное училище, но я не прошел по конкурсу и поступил в гражданское, а Поповича зачислили в военное.

Сначала часто писали друг другу, а после окончания училища переписка оборвалась: я уехал работать и не знал, где Павел. Услышал о нем уже после его полета в космос.

Встретились мы с ним в шестьдесят третьем году в Крыму. Я отдыхал там в санатории и узнал, что недалеко, в соседнем санатории, отдыхает Павел Попович.

Встретились. Павел изменился не очень сильно, характером остался такой же — общительный и веселый, широкая известность и внимание не изменили его.

Там же я познакомился с Николаевым и Гагариным. Гагарин был душой их компании, обаятельный, веселый, как говорится, «свой» человек. Он легко сходилась с людьми, в его обществе все становилось естественными, простыми, непринужденными. Он умел найти нужный тон и такт с любым человеком.

С тех пор мы изредка переписываемся с Поповичем. Бывая в Москве, иногда заезжаю к нему в Звездный городок.



КОЛУМБ ВСЕЛЕННОЙ

Десять лет назад на страницах газет всего мира появился портрет советского человека, чье имя стало близким людям во всех уголках земного шара.

Накануне десятилетия полета в космос первого посланца человечества, Юрия Гагарина, я позвонил Хьюстон, в центр космических исследований, начальнику пресс-центра г-ну Райли и попросил разрешения побеседовать с одним из космонавтов. Начальник пресс-центра помог мне связаться с полковником Томасом Стаффордом, дважды побывавшим в космосе. Он был пилотом на «Джемини-6» и командиром корабля «Джемини-9». Вот запись нашей короткой телефонной беседы.

— Скажите, г-н Стаффорд, при каких обстоя-

тельствах вы услышали впервые о полете Юрия Гагарина?

— В то время я был летчиком-испытателем на военно-воздушной базе Эдвардс. Мы ждали, что русские пошлют человека в космос, но тем не менее сообщение о полете Юрия Гагарина было неожиданным для нас. Среди наших летчиков как раз отбирали тогда кандидатов в космонавты.

— Полет Гагарина как-то повлиял на ваше решение стать космонавтом?

— Конечно, он воодушевил меня. Полет Гагарина открыл перед людьми новые границы человеческих возможностей. И даже человеческого воображения. Мы понимали, что полет Гагарина принесет пользу всему человечеству, хотя

Приближалось время старта. Вот-вот должны были отправить на космодром Байконур, расположенный восточнее Аральского моря в широкой, как океан, казахской степи.

Перед нашим отъездом состоялось напутственное партийное собрание. Все предполагали, что в первый полет назначат меня. Выступали те, кто уезжал на космодром, и те, кто оставался.

На космодроме нас ждали. Там мы встретили многих знакомых специалистов и Главного Конструктора. Прибыл на космодром и Теоретик Космонавтики — так мы между собой называли видного советского ученого, под руководством которого составлялись сложнейшие расчеты космических рейсов.

...Я подошел к председателю Государственной комиссии — одному из хорошо известных в нашей стране руководителей промышленности — и доложил:

— Летчик старший лейтенант Гагарин к первому полету на космическом корабле «Восток» готов!

—частливого пути!

имели тогда весьма скромные представления об освоении космоса.

— Сложилось ли у вас какое-то мнение о Гагарине как о человеке, хотя вы и не встречались с ним?

— Конечно, сложилось. Мне кажется, он был очень человеческим.

— По чему вы судите?

— По его лицу. Портреты в газетах и, главным образом, — на телеэкранах. У Юрия Гагарина была замечательная улыбка. Очень теплая, очень открытая.

— Что вы думаете, г-н Стаффорд, о значении полета Гагарина?

— Мне кажется, что полет Гагарина означал для всего мира приблизительно то же самое, что поход Колумба, когда он отправился открывать Новый Свет. Полет Гагарина означал для мира вступление в новую эру человеческого существования.

Г. БОРОВИК,
корреспондент АПН.

Желаем успеха! — ответил он и крепко пожал мне руку. Голос у него был несильный, но веселый и теплый, похожий на голос моего отца.

ПЕРВЫЙ СТАРТ

Я глядел на корабль, на котором должен был через несколько минут отправиться в небывалый рейс. Он был красив, красивее локомотива, парохода, самолета, дворцов и мостов, вместе взятых. Подумалось, что эта красота вечна и останется для людей всех стран на все грядущие времена. Перед мной было не только замечательное творение техники, но и впечатляющее произведение искусства.

И вся прожитая жизнь пронеслась перед глазами. Я увидел себя босоножим мальчонкой, помогающим пастухам пасти колхозное стадо... Школьником, впервые написавшим слово «Ленин»... Ремесленником, сделавшим свою первую опоку... Студентом, работающим над дипломом... Летчиком, охраняющим государственную границу...

И встали перед моими глазами Чапаев и Чкалов, Покрышкин и Кантария, Курчатова и Гаганова, Тур-сункулов и Мамай... Они, да и не только они, а все советские люди черпали и черпают свои жизненные силы из одного глубокого и чистого источника — из учения Ленина. Жадно пили из этого источника и мы, космонавты, и все наше молодое поколение, воспитываемое ленинской партией коммунистов.

(Из книги Ю. А. Гагарина «Дорога в космос»).

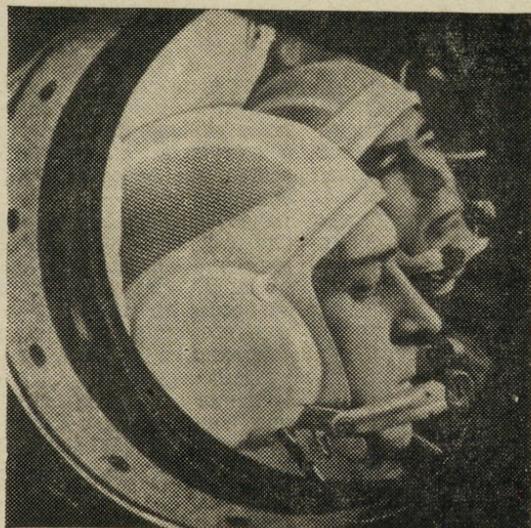


Юрий Гагарин и Генеральный конструктор, академик Сергей Королев.

Летчики-космонавты Андриян Николаев и Виталий Севастьянов во время многосуточного космического полета.

Встреча летчиков-космонавтов — экипажей космических кораблей «Союз-6», «Союз-7» и «Союз-8» — на Внуковском аэродроме.

Фотохроника ТАСС.



САМЫЙ ТРУДНЫЙ ПОЛЕТ



Люди технических специальностей любят совершенно точные термины. И поэтому я удивился, когда старший инструктор В. П. Кузнецов, показывая комнату, где стоял тренажер самолета, сказал: «Сейчас совершается полет». Полет? В комнате? Недоумение рассеялось, когда занятия закончились и я оказался в кабине самолета. Внутреннее ее устройство — точная копия серийной машины. Темнота за окнами и приборная доска, как кусок неба, с созвездием светящихся приборов, создавали ощущение ночного полета. Но это еще не полет. Он впереди. Ради репортажа инструкторы и экипаж согласились сделать один «круг над аэродромом». «Пилотов ждет сюрприз», — по секрету от летчиков сообщил мне инструктор.

И вот в наушниках слышны стартовые команды. Разрешен запуск двигателя.

Громом грохочут они. «Взлет разрешаю», — говорит инструктор. Впереди, на невидимом до сих пор экране, вспыхивает телевизионное изображение взлетной полосы. Поплыли навстречу плиты дорожки, все

команды. Сюда же приходят сигналы о том, как действует экипаж в различных ситуациях. В этом диалоге помогают телевизионные и счетно-решающие устройства.

Мы совершаем первый

винт и впрыскивает огнегасящий состав. Все происходит в считанные доли секунд. После этого экипаж самолета дублирует те же операции вручную. В этом случае тоже работает техника, но включается она людьми. И тут важно сохранять хладнокровие, до автоматизма довести последовательность и четкость действий каждого члена экипажа.

Репортажи

быстрее, быстрее. Они уже сливаются в одну серую ленту, и вот эхо гудящих винтов резко уходит вниз, а вместе с ним земля. Мы в воздухе.

Сложна техника, которая создает иллюзию настоящего полета. Четыре больших помещения занимает тренажер самолета. Центральное место — пульт управления, с которого инструктор руководит полетом. Отсюда в кабину самолета поступают

разворот, а в это время в комнате инструктора на планшете грифель автоматически выводит кривую полета. По ней будут судить о том, как выполнили маневр летчики... И вдруг резко завывает сирена. Красным светом вспыхивает какой-то прибор. Пожар двигателя! Самый страшный «сюрприз», который может преподнести воздух.

Я ждал чего-то необычного. Но все оставались на своих местах. Пилоты продолжали говорить на непонятном мне языке цифр и технических терминов, переклещивали тумблеры. Через несколько секунд командир доложил: «Пожар потушен»...

Кто тушил его?

На самолете способно гореть все, огонь распространяется с молниеносной быстротой. Значит, надо опередить его. Это под силу только автоматике. Термодатчики сообщают о загорании двигателя, и тут же прекращается подача керосина, автоматика останавливает его, застопоривает

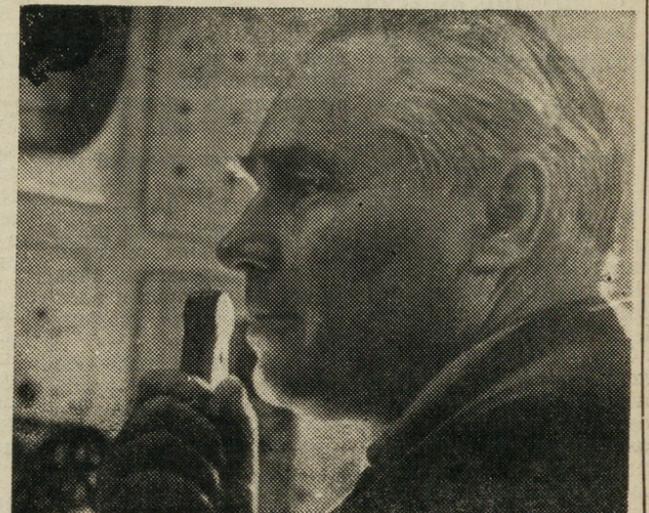
Пожар ликвидирован. Самолет с одним двигателем идет на посадку. И хотя маневр труден и нелегко удержать курс на посадочную полосу, командир четко приземляет самолет. Полет окончен.

Теперь разбор тренировки. Замечаний почти нет, и инструктор в специальный журнал заносит оценки. В полете все члены экипажа связаны одной ответственностью, и оценка общая. «Тройки» здесь не допускаются. «Троечники» переучиваются.

Аварии в воздухе случаются редко. И то, что самые сложные свои полеты летчики совершают в классе, — символично. Чтобы не было ЧП в воздухе, люди много работают на земле.

А. ЛОСЕВ.

На снимках: экипаж корабля на тренажере; полетом руководит инструктор П. А. Ермаков.



И. ИВАНОВ.

По новому методу

НА УЧАСТКЕ трудоемких регламентов второго Свердловского объединенного авиапредприятия, который возглавляет Н. С. Борисов, сейчас работают три бригады техников-механиков и одна бригада техников по специальному оборудованию, которой руководит В. Т. Москвин.

Коллектив участка брал предсезонские обязательства полностью выполнить производственный план первого квартала на 105 процентов и не иметь предпосылок к летным происшествиям по вине личного состава участка. Авиатехники перекрыли обязательство на 10 процентов.

Накануне съезда были подведены итоги социалистического соревнования между бригадами. Первое место присуждено бригаде А. М. Бахарева, которая выполнила плановые задания с лучшим качеством работ при производительности труда 109,9 процента.

Кроме того, учитывались и другой показатель — состояние трудовой и производственной дисциплины, т. е. точное соблюдение технологии и регламентов.

Бригада, наполовину состоящая из комсомольцев и молодежи, трудилась в дни съезда с во-

душевлением. В перерывах обсуждался доклад Генерального секретаря ЦК КПСС Л. И. Брежнев, изучались материалы проекта Директив девятой пятилетки, работал кружок по изучению решений партии и правительства. Все это помогало трудиться в дни съезда с полной отдачей.

С января бригада начала обслуживать самолеты по маршрутным картам. Суть этого прогрессивного метода заключается в том, что каждый исполнитель знает свою работу в процессе технического обслуживания самолета. Метод способствует ритмичности выхода машин из ремонта, сокращая время простоя на обслуживании и, главное, повышает качество ремонта.

В дни съезда на этот метод перешла бригада Г. И. Сивкова, обслуживающая уже три самолета. Кстати, этой бригаде объявлена благодарность за своевременное и качественное обслуживание самолета при смене двигателя.

Начальник участка Н. С. Борисов, характеризуя работу коллектива в минувшем году, отметил

товарищей, которые добились наибольших производственных успехов. Это С. Д. Гилев — авиатехник — дефектовщик, занесенный в Книгу почета второго Свердловского предприятия и награжденный Ленинской юбилейной медалью; Р. Г. Калинин, бригадир, и авиатехник из его бригады П. Д. Дмитриев, занесенные на Доску почета; награжденный почетной грамотой авиатехник А. А. Алексашкин и другие.

Вместе с тем тов. Борисов указал на тот факт, что участок пока не рассчитан на выполнение всех видов трудоемких регламентов. Поэтому часть регламентов приходится выполнять смежнам оперативного технического обслуживания. Ближайшая задача участка — создать еще одну бригаду, перейти на двухсменную работу и таким образом обеспечить все виды трудоемких регламентов.

Коллектив сейчас нацелен на претворение в жизнь решений XXIV съезда, на досрочное выполнение социалистических обязательств первого года новой пятилетки.

НАГРАДЫ КРЫЛАТЫМ ХЛЕБОРОБАМ

Недавно из Ростовской области вернулись экипажи самолетов АН-2, находившиеся там на авиационно-химических работах. Не поразили чести своей марки ижевские авиаторы, которые вошли в состав свободной группы управления. Слово свое — работать качественно и без летных происшествий — крылатые хлеборобы сдержали.

Приказом командира предприятия поощрены лучшие экипажи А. К. Иващенко, Г. И. Меньшикова, В. Н. Мерзлякова и авиатехники Н. Н. Гизатулин, С. С. Дроздов и М. Рябов.

МАЛАЯ МЕХАНИЗАЦИЯ И БОЛЬШОЙ ЭФФЕКТ

Увеличенный на 8—9 проц. по сравнению с 1970 годом производственно-финансовый план 1971 года предприятие аэропорта Кольцово намерено выполнить без дополнительных материальных затрат. Наоборот, часть самолетного парка передана предприятиям Магнитогорска и Перми. За счет чего же будет выполнен план? Механизация ручных трудоемких процессов, новая технология, экономия сырья — путь, наиболее эффективный в наших условиях, дающий увеличение объема перевозок и, в конечном счете, производительности труда.

...Над громадным полем аэродрома день и ночь не смолкает гул. Один за другим взлетают с полосы самолеты, замерли, выстроившись на стоянках, другие. Их надо разгрузить, обслужить, загрузить — и так все время, бесперывно...

...«Круглое кати, плоское тащи» — нехитрая эта заповедь вмещает в себя весь опыт погрузочных работ с перво-

го дня их возникновения. И катят и тащат. Но катить и тащить с каждым годом становится труднее и накладнее — темп не тот, а что катить — больше.

Моторы, прокат, трубы, оборудование, заготовки — всю эту продукцию Большого Урала — грузового клиента нашего предприятия — надо принять, отсортировать и отправить быстрее и без рекламаций.

Если искать здесь резервы, то доверие грузового клиента и пассажира есть качественно новый резерв.

...Пассажир, сидя в салоне, смотрит только на часы: время вышло, а вылета все нет; в довершение всего снизу, из грузовых отсеков, доносится стук запоздало загружаемых ящиков. Разве не часто случается так? Гарантия расписания — вот вежливость Аэрофлота, резерв предприятия. Остроты, отпускаемые в конце истомившимся пассажиром в адрес Аэрофлота, имеют точный адрес. Процентное отношение задержек по

вине отдела перевозок известно, убытки сосчитаны, виновные наказываются, а воз и ныне там.

Грузчиков и машин мало, а тонн много — грузооборот коммерческих складов 250 тонн в сутки, да и часы «пик» имеют сейчас чисто символическое значение — все время «пиковое». Выход видится в широком применении малой механизации. Заинтересованность предприятия видна из плана организационно-технических мероприятий на 1971 г. Будет установлен мостовой кран на три тонны, механические лебедки. Но этого мало. Грузчики — категория людей сильная, но малочисленная, малосамостоятельная. В этом цехе давно нужна помощь рационализаторов.

Прикинем. Предложение инженера Пермькова по механизации погрузочных работ цеха бортирования, замене трех электролифтов двумя тельферами. Экономический эффект выглядел так: 11,5 тысячи рублей в год. Время работ сокращается в 4—5 раз, вместо 20 ми-

нут на обслуживание одного рейса затрачивается восемь, высвобождаются люди, машины. Удобно? Но экономический эффект окажется только эффектом, если он существует на бумаге. Внедрить сегодня это предложение — значит с сегодняшнего дня начать класть рубль в копилку предприятия.

В прошлом году совместно с лабораторией НОТ внедрено предложение: роликовая дорожка на АПК-6. Это, казалось, небольшое приспособление сокращает время погрузочных работ на каждые 4 тонны груза, или одной грузовой машины на 10 минут. Экономический эффект — около 4,5 тысячи рублей. Производительность труда повышается на 5—6 процентов.

Все это, однако, не исчерпывает проблемы. Нужен углубленный поиск новых путей повышения производительности труда. Цель ясна, а формы и методы работы подскажут опыт и личная заинтересованность каждого.

А. НОВИКОВ (наш рабкор.).

НАВИГАЦИЯ-71



В предприятиях управления полным ходом идет подготовка к весенне-летней навигации. В нынешнем году она особенная: первая навигация новой пятилетки. Не зря говорят, хорошее начало служит залогом будущих успехов. Поэтому понятно стремление авиаторов провести ее на высшем уровне. Многие коллективы предприятий решили продлить ударную вахту в честь XXIV съезда КПСС до конца года.

Мы обратились к командиру Ижевского летного подразделения В. М. Соснину и попросили его рассказать, как авиаторы Удмуртии встречают навигацию «Лето-71».

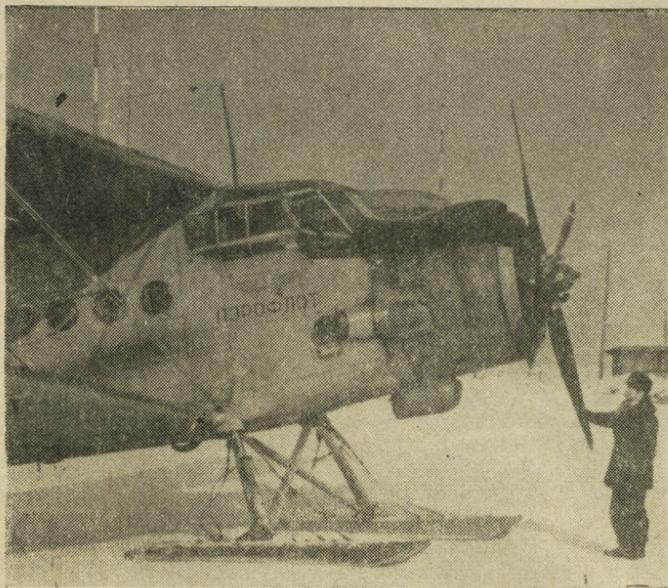
— Подготовка к летному сезону началась у летчиков давно, — сказал Владимир Михайлович. — Она включает в себя занятия по теории и практике. Можно сказать, что обязательный «курс наук» прошли все без исключения авиаторы. Для этого мы организовали теоретические занятия в два тура. С 15 февраля экипажи приступили к тренировкам по самолетовождению. Подготовка к весенне-летней навигации отнимает у командного состава меньше времени, чем в зимний период, но это несколько не снижает ответственности.

С какими трудностями сталкивается в весеннее время летный состав?

— Основную сложность представляет для экипажей земля. Состояние аэродромов не ахтакое хорошее. Сейчас летчик должен быть сверхвнимателен. Это прекрасно понимают «химики». Скоро у них начнется страдная пора, и по трудности с ней вряд ли что может сравниться. В нынешнем году нас подзадержала погода. Весна поздняя, ждем, когда поля приоткроются от снега. К авиационным работам готовы самолеты и экипажи.

Владимир Михайлович, сколько обработанных гектаров запишет в свой актив в этом сезоне авиаторы Ижевска?

— Наш коллектив взял обязательства обработать с воздуха четыреста тысяч гектаров сельскохозяйственных угодий. Наряду с опытными химиками П. И. Смышляевым, А. Д. Мосиным, Л. И. Волхонцевым в колхозах Удмуртии будут работать восемь молодых командиров кораблей.



Реактивный самолет ЯК-40 получил постоянную прописку в уральском небе. В новой пятилетке эти комфортабельные скоростные самолеты будут приземляться во многих аэропортах.
НА СНИМКЕ: ЯК-40 в аэропорту Кольцово.

Рижский Краснознаменный институт инженеров гражданской авиации им. Ленинского комсомола объявляет прием студентов на первые курсы дневного обучения на следующие факультеты:
Механический факультет (срок обучения 5 лет 6 месяцев) — готовит инженеров-механиков по специальности: техническая эксплуатация самолетов и двигателей.

Электротехнический факультет (срок обучения 5 лет 6 месяцев) — готовит инженеров-электриков по специальности: техническая эксплуатация авиационных приборов и электрооборудования самолетов.

Радиотехнический факультет (срок обучения 5 лет 6 месяцев) — готовит радиоинженеров по специальностям: техническая эксплуатация радиоборудования аэропортов, техническая эксплуатация радиооборудования самолетов.

Факультет автоматики и вычислительной техники (срок обучения 5 лет) — готовит инженеров-электриков по специальностям: электронные вычислительные машины, автоматизированные системы управления.

Инженерно-экономиче-

ОБЪЯВЛЕНИЕ

ский факультет (срок обучения 5 лет) — готовит инженеров-экономистов по специальности: экономика и организация воздушного транспорта.

В институт принимаются лица мужского пола (на факультеты экономический и автоматики — мужского и женского пола) в возрасте до 35 лет, имеющие законченное среднее образование, годные по состоянию здоровья к инженерной работе на предприятиях гражданской авиации.

Успевающие студенты обеспечиваются стипендией. Все студенты обеспечиваются форменным обмундированием со скидкой 75 проц. его стоимости с рассрочкой оплаты на срок носки.

Иногородние обеспечиваются общежитием.

Заявление о приеме в институт подается на имя ректора института с указанием избранных факультета и специальности. К заявлению прилагаются:

- а) документ о среднем образовании (в подлиннике);
- б) характеристика для поступления в институт;
- в) медицинская справ-

ка (форма № 286); 6 фотокарточек (снимки без головного убора, размером 3×4 см).

Паспорт, военный билет или приписное свидетельство предъявляются лично.

Лица, имеющие стаж работы не менее двух лет, при подаче заявления должны представлять заверенную руководителями предприятий или учреждений выписку из трудовой книжки.

Прием документов производится с 20 июня по 28 июля включительно.

Вступительные экзамены по математике (письменно и устно), физике (устно), русскому языку и литературе (сочинение) проводятся с 1 по 20 августа. Зачисление в состав студентов с 21 по 25 августа.

Прием документов, медицинское освидетельствование, вступительные экзамены и отбор студентов для зачисления в институт производится зональной комиссией в городе Свердловске.

Адрес приемной комиссии: Свердловск, Б-25, аэропорт Кольцово.

ЛЕТНОЕ ДЕЛО ЛЮБИТ

Твои товарищи

После службы летчик-штурмовик вернулся на Урал, пришел работать в аэропорт Кольцово.

«Быстро ориентируется в обстановке отображенной на светопланах локаторов. Овладел типовой фразеологией диспетчера. Команды бортам дает четко и своевременно, — говорилось в одной из характеристик того времени. Олег Евгеньевич трудился диспетчером службы движения. И снова настойчиво рвался в воздух. Подавал один рапорт, второй, ходил доказывал, что нельзя ему без летной работы. И добился таки своего — послали учиться его на командира самолета АН-24. В июле 1968 года он допущен к вводу в строй. Серьезный, вдумчи-

вый командир, Олег Евгеньевич четко выполняет производственные задания. Он стал примером для молодежи. «Летное дело любит, летает с большим желанием» — отзываются об авиаторе командиры летного подразделения. Как передовик производства, хороший командир, у которого воспитательная работа в экипаже на высоте, Олег Евгеньевич был участником Всесоюзного совещания командиров кораблей в Москве от летного коллектива самолетов АН-24 Свердловского предприятия. О. Е. Гингет активно участвует в общественной жизни, редактирует стенную газету.

Командир все время совершенствует свое летное мастерство.

К. ЮРЬЕВ.



НЕБО ЗОВЕТ

Многих увлекает спорт смелых и отважных — парашютизм. Растет семья тех, кто совершил с высоты тысячи прыжков.

На счету у летчика-инструктора, мастера спорта по парашютизму Надежды Мелиховой и кандидата технических наук, преподавателя Уральского политехнического института, мастера спорта Павла Васильевича Садилова более 2500 прыжков. Свыше тысячи раз покидали самолет с парашютом спортсмены В. Жилиева, Н. Матвеева, В. Прокопьев.

А эти ребята — новички. Они работают в Асбесте. Николай Жаров — автослесарь автобазы № 1, Сергей Чайкин — электрослесарь обогатительной фабрики. Они давно мечтали стать парашютистами. И их мечта сбылась: Николай и Сергей приехали в Свердловск, в авиаспортклубе успешно овладели теоретическими знаниями и совершили свои первые прыжки.

На снимке: Н. Жаров и С. Чайкин готовятся к очередному прыжку с парашютом.

ВЫСОКАЯ НАГРАДА

МОСКВА. Центральный аэродинамический институт (ЦАГИ) создан в 1918 году по инициативе «отца русской авиации» Н. Е. Жуковского.

Нет ни одного советского самолета, который, начиная от разработки эскизного проекта и кончая вводом в серийное производство, не прошел бы всесторонних исследований в ЦАГИ, в том числе и в уникальных аэродинамических трубах.

За выдающийся вклад в развитие авиационной науки и авиационной промышленности ЦАГИ трижды награждался орденами Советского Союза и в четвертый раз — 18 января 1971 года — орденом Октябрьской Революции.

В редакцию пришел ответ от секретаря партийной организации Челябинского объединенного предприятия И. Небылицына на статью, опубликованную в нашей газете 3 марта 1971 года «Льжые трассы Уктуса», в которой подверглась критике команда Челябинского предприятия и, в ча-

стности, ее представители гг. Ланге и Малойван.

Статья была обсуждена на заседании комитета комсомола. Товарищу Ланге, как руководителю команды и инициатору подставного лыжника, объявлен строгий выговор. Товарищу Малойвану сделано внушение.

НАМ ОТВЕЧАЮТ

Редактор В. ГУРИН.

г. Свердловск, И-20.

Аэропорт Уктус.

НС 16284. Заказ № 4065.

22-05-21, доб. 1-96, 1-61.

Тип. изд-ва «Уральский рабочий». Свердловск, проспект Ленина, № 49.

