



## В столицу Казахстана

Совсем недавно мы рассказали в своей газете о новой воздушной трассе Свердловск—Харьков, связавшей Средний Урал с далеким украинским городом.

А недавно открылась еще одна голубая дорога, на этот раз совсем в другой

конец страны: из Перми в столицу Казахстана — Алма-Ату.

Трассу освоили работники Пермского авиапредприятия на самолете АН-24, перевезшие уже по маршруту Пермь—Курган—Караганда—Алма-Ата сотни пассажиров.

Шесть лет работает в АТБ Кольцовского авиапредприятия выпускник Егорьевского авиационно-технического училища Леонид Старков. За это время он не раз побеждал в конкурсе «Лучший по профессии».

Но Леонид пользуется уважением в коллективе не только как опытный специалист, но и как хороший организатор. Вот уже второй год он является секретарем самой большой цеховой комсомольской организации АТБ.



## НАВСТРЕЧУ 50-летию СССР

### Скоро новоселье

Приближается сдача нового аэровокзала в Кургане. Авиаторы в эти напряженные для строителей дни взяли шефство над объек-

том. Ежедневно на субботник выходит бригада авиарботников, которую составляют по 2—3 человека от всех служб, отделов и подразделений. «Воздушные ворота» Кургана должны распахнуться для авиаспасажиров уже в начале августа.

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

Сегодня

В НОМЕРЕ:

- В КУРГАНЕ
- СКОРО НОВОСЕЛЬЕ
- НА СТРАЖЕ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ
- ЕСТЬ ПЛАН ПОЛУГОДИЯ!
- РЕПОРТАЖ ИЗ ПРИЕМНОЙ КОМИССИИ



# Авиатор

# УРАЛА

ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

№ 23 (1860).

СРЕДА,

19

ИЮЛЯ

1972 г.

Год издания

XXIX

Цена 2 коп.

## НЕ ТОЛЬКО РЕЗУЛЬТАТ...

Закончилось первое полугодие. Повсеместно плановики подводят итоги работы авиапредприятий за этот период и, сверяя их с расчетными данными, как говорится, подбивают бабки.

В Кольцово картина складывается следующая: по всем основным показателям плановые задания шести месяцев выполнены. По всем, кроме одного. В графе «загрузка самолетов» преобладает черный цвет неудовлетворительных цифр.

Наша газета неоднократно уже обращала внимание на состояние грузовых перевозок как в Кольцово, так и в других предприятиях, потому что именно наличие или отсутствие груза во многом определяет производительность полетов, а отсюда и все вытекающие коммерческие величины. Если самолеты простаивают или улетают недогруженными, государство и само авиапредприятие терпят убытки от нерационального использования дорогостоящей техники. Эту истину понимают все, но тем не менее средняя загрузка самолетов составляет всего 94,5 процента.

Когда в системе «груз—самолет—перевозка» обнаруживаются неполадки, в поисках причины чаще все-

го кивают на грузовую службу. Дескать, вот кто виноват. Конечно, в том, что за полгода первоначально отправлено 18008 тонн грузов против 18700 плановых есть вина и работников данного производственного участка. Хотя не только работников. Проблемы организации труда до сих пор стоят перед коллективом.

И еще одна трудность, с которой приходится здесь считаться. Это нехватка грузчиков. Что и говорить, с одной стороны есть в службе опытные бригады, костяк которых составляют люди, проработавшие в Кольцово не один год, а с другой — пожалуй, самая большая текучка кадров именно в почтово-грузовой службе. В качестве причин увольнения грузчики справедливо указывают на отсутствие нормальных бытовых условий, недостаточную механизацию труда. Действительно, если на грузовом складе еще так-то имеется, то непосредственно у самолета — этой машины сегодняшнего дня — зачастую приходится действовать по старинке: «Эй, ухнем».

Но коли уж зашла речь непосредственно о погрузке в самолет, хочется выделить еще одну деталь. Часто и «Аны», и «Илы», и «Туполевы» уходят из

Кольцово недогруженными по одной простой причине — вследствие слишком короткой их стоянки в аэропорту, здесь просто не успевают выполнить погрузочные операции. Особенно это заметно летом, когда происходит максимальное увеличение интенсивности полетов. Кроме того,

### ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ВСЕОБУЧ

каждый день наблюдается, так называемый «утренний пик», когда с 4.30 до 7.00 самолеты садятся и взлетают один за другим. Возникает дилемма: или дозагружать самолет и «сбивать» жесткий диспетчерский график, или в борьбе за регулярность полетов пренебречь загрузкой. По всей авиационной логике справедливым считается последнее. И вот самолеты, улетая вовремя, теряют в среднем 1—1,5 тонны загрузки. Более всего нехватка времени стоянки ощущается для самолетов АН-24, которые по характеру своей работы, выполняемая в день самое большое количество рейсов, не могут долго задерживаться на земле. И все же, если учесть, что загрузка транзитных рейсов не только

выполняется, но и превышает плановые нормы, становится очевидным, что ссылаться только на недостаточное время стоянки не стоит.

Посмотрим, какие же еще причины препятствуют нормальному выполнению грузовых перевозок. Искать их надо во взаимоотношениях с заказчиком, которые определяют наличие или отсутствие грузов, представленных заботам Аэрофлота. Казалось бы, срочный груз на промышленных предприятиях всегда найдется. Но часто хозяйственники, проявляя излишние опасения по поводу нелетной погоды и прочих побочных явлений, или просто привыкнув действовать «испытанным» способом, уповают все же на железную дорогу, а не на авиалинии.

Привлечь заказчика — одна из самых важных задач Аэрофлота. В Свердловске недавно состоялось специальное совещание директоров заводов и руководителей промышленных объединений, которое проводилось по инициативе командования авиапредприятия. Итогом этого совещания стал возросший поток грузов, проходящих теперь через Кольцово.

Но и сейчас не все гладко на пути грузов до аэропорта. Один пример: только 11 июля Свердловское транспортно-экспедиционное агентство, выполняющее вывоз грузов от заказчика и их доставку, «недовезло» 3 тонны грузов завода пластмасс, 8 т — завода РТИ, 4 — объединения «Главгаз» и т. д. На следующий день почти то же самое. Таким

образом гражданская авиация испытывает на себе неурядицы в работе своих коллег — транспортников. Но, сетуя на это обстоятельство, необходимо помнить, что все наши аэрофлотские «нелады» также могут кому-то выйти боком.

Поэтому встает вопрос о том, что же необходимо сделать и делается для устранения всех перечисленных недостатков.

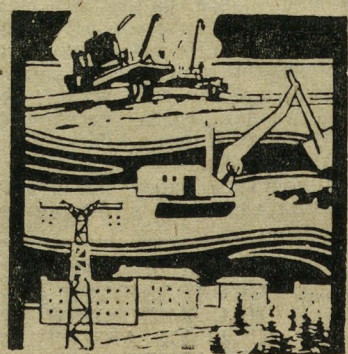
Недавно начальник грузовой службы в Кольцово А. И. Громов доложил командованию авиапредприятия, что нехватка грузчиков ликвидирована. Сейчас их функции наряду с кадровыми рабочими выполняют курсанты училища гражданской авиации. И все же, хотя с их помощью наверняка в напряженные летние месяцы будет выполнена значительная часть годового плана грузовых перевозок, надо еще думать и о ритмичности работы службы на протяжении всего года.

Ну, а чтобы самолеты после стоянки в Свердловске не улетали «порожняком», необходимо за счет изыскания внутренних резервов повысить интенсивность погрузочно-разгрузочных работ. Иначе отставание по итогам работы Кольцовского авиапредприятия от производственного плана грузовых перевозок может стать хроническим явлением. Даже с экономической точки зрения подобный метод был бы более эффективным, чем тот, которым пользуются кольцовцы сейчас. Увеличивая количество самолето-вылетов, они приближаются к выполнению плана по общей перевозке грузов, но ведь в каждом деле важен не только результат, но и способы его достижения.

А. ЕРЕМИН.

Р. ТОЛОВ.

## Аэрофлот: 50 лет



Репортаж об агитполете уральских авиаторов читайте на 3 странице.







## Над лесами и полями

В отделе применения авиации в народном хозяйстве УрУ ГА сообщили: полугодовой план по ПАНХ по всем обязательствам выполнен. Выполнен план по налету часов. Обработано сельскохозяйственных и лесных угодий более одного миллиона 300 тысяч гектаров.

## ПЬЯНСТВУ — БОЙ!

В Пермском авиапредприятии состоялись рабочие собрания в службах движения, АМСГ и связи по постановлению ЦК КПСС «О мерах по усилению борьбы против пьянства и алкоголизма».

На собраниях выступили работники авиапредприятия с одобрением этого важного документа.

— Мы понимаем, — сказал работник предприятия В. А. Дроздов, — что этот документ закрывает все лазейки нарушителям трудовой дисциплины. Наша главная задача — все требования постановления претворить в жизнь.

В своем выступлении работница авиапредприятия А. Г. Ермолаева отметила, что строгий подход к выполнению постановления — дело каждого.

Л. ИВАНОВ.

# В ответе — каждый

Важное значение придают коммунисты нашего предприятия деятельности по обеспечению безопасности полетов.

В первую очередь на практике этому способствует личное отношение членов и кандидатов в члены партии к своей работе.

Как правило, наши коммунисты, повышают свою квалификацию, творчески осмысливают приказы и наставления, борются за организацию четкого ритма производства.

Но на этом не кончается влияние партийной организации на обеспечение безопасности полетов.

Мы проводим ряд мероприятий, целью которых является проверка уровня подготовки работника, его отношение к порученному делу, уровень организационной работы в коллективе, степень взаимодействия всех служб. Каждый из этих факторов — необходимость в обеспечении безопасности полетов.

Известно, что спокой-

ная, без срывов работа в какой-то мере притупляет внимание работника. На одном из заседаний партийного бюро было отмечено, что появились симптомы самоуспокоенности. Уменьшилось количество критических заме-



чаний на разборах и собраниях работников. Это не могло не насторожить.

По настоянию партийной организации был проведен день обеспечения безопасности полетов. Представители командно-руководящего состава предприятия провели

рейд по всем службам аэропорта и на оперативных точках. Понятно, что этот рейд заранее не афишировался. В результате были вскрыты недостатки, которые могли повлиять на безопасность полетов. Эти упущения были обсуждены на собраниях в службах авиапредприятия и ликвидированы. Результатом стало повышение внимания к своей работе каждого члена нашего коллектива.

Поскольку проведение этого рейда принесло положительные результаты, то дни обеспечения безопасности станут для нас важной формой работы. Такие рейды мы планируем проводить обязательно два-три раза в месяц.

Повседневная борьба за полное обеспечение безопасности полетов укрепляет, сплачивает партийную организацию авиапредприятия и весь коллектив в целом.

Г. ЖВАКИН,  
секретарь партийной организации Пермского авиапредприятия МВЛ.



Помощник нефтяников.

Фото В. Ветлугина.

## ЦИФРЫ РАССКАЗЫВАЮТ

В КАБИНЕТЕ директора Свердловского авиапредприятия П. Д. Жильцова на столах разложены проекты, схемы.

— Обсуждаем наши перспективы, — сказал Петр Дмитриевич, кивая на гостя из Москвы, представителя «Аэропроекта».

Свердловское авиапредприятие образовалось в 1939 году. С тех пор оно выросло, здесь работает не одна сотня человек. В мастерских свой трудовой путь начинали, а теперь работают на предприятии многие ветераны, такие как Николай Петрович Бажанов, Вадим Алексеевич Моча-

## ВЧЕРА. СЕГОДНЯ. ЗАВТРА

лов. Благодаря им предприятие достигло теперешнего уровня, благодаря им вот уже на протяжении нескольких лет коллектив из месяца в месяц выполняет план.

Труженики предприятия после принятия годовых обязательств разработали и приняли повышенные социальные обязательства. В них шесть пунктов.

По годовым обязательствам выполнить план 1972 года по реализации продукции собирались к 27 декабря. В честь 50-летия образования СССР решили: дадим план к 25 декабря. Дела по первому пункту хорошие.

Второй пункт — выполнить план года по объему товарной продукции и выпустить сверхплановой продукции на сумму 120 тысяч рублей.

Третий пункт, принятый коллективом на собрании, касается ремонта авиадвигателей.

Сверх плана нужно отремонтировать пять авиадвигателей. Труженики предприятия три единицы уже отремонтировали к празднику Первомая. Можно быть уверенным, что и оставшееся будет сделано.

За счет лучшей организации производства, механизации и автоматизации решено повысить производительность труда на 1972 год на два процента. И этот пункт выполняется, как и

следующие два — пятый и шестой.

Пятый пункт говорит о снижении расхода электроэнергии и твердого топлива, шестой о ремонте авиадвигателей с оценкой «отлично».

Повышенные обязательства, взятые в честь 50-летия образования СССР, волнуют весь коллектив предприятия, и надо полагать, будут успешно выполнены. Жизнь идет вперед,

предприятию требуется реконструкция. Дальняя хорошая перспектива — постепенная модернизация авиапредприятия. Работа большая, интересная. Для претворения в жизнь наших планов понадобится еще приложить немало энергии, настойчивости. Прошлое, настоящее и будущее авиапредприятия связаны воедино. Будущее рождается сегодня.

Ю. КАРЛОВ.

## У ДРУЗЕЙ ПО СОРЕВНОВАНИЮ

В СЕВЕРНОМ УПРАВЛЕНИИ ГА

### АВИАТОРЫ НА ВАХТЕ

«Авиаторы на трудовой вахте» — под таким названием красочно оформлен фотостенд в Нарьян-Марском предприятии. Стенд рассказывает о трудовых буднях авиаторов, которые активно готовят достойную встречу великому празднику 50-летию образования СССР.

Стенд постоянно привлекает внимание пассажиров, которые с большим интересом знакомятся с работой авиаторов, их достижениями в труде, узнают имена лучших производственников — ветеранов труда, поляриков — летчиков, техников, инженеров, строителей.

Но с особым вниманием пассажиры рассматривают интересные планы авиаторов на период девятой пятилетки по обслуживанию воздушным транспортом населения и народного хозяйства Ненецкого национального округа, оказанию помощи геологам, оленеводам, рыбакам, охотникам. Примерно на 20 видах различных авиационных работ будут заняты авиаторы в

последующие годы пятилетки.

Стенд убедительно рассказывает и об авиационно-техническом прогрессе, о новой технике, о строительстве, о росте пассажирских и грузовых перевозок.

### ОХРАНА «ЗЕЛЕНОГО ДРУГА»

Наступило лето. В лесах стало сухо. Значительно повысилась их пожароопасность. То в одном, то в другом месте наших бескрайних лесов возникают пожары.

Авиаторы Северного управления гражданской авиации охраняют леса на площади 63,5 миллиона га. Вертолеты и самолеты постоянно несут вахту в небе севера и северо-запада нашей страны.

В прошлом году они обнаружили 2084 очага загорания леса. Все пожары были потушены своевременно. В этом большая заслуга пилотов, летчиков — наблюдателей, десантников, которые работали четко, оперативно.

### РАССКАЗ УЧАСТНИКА ШТУРМА ЗИМНЕГО

Недавно в Ленинской комнате службы спецавтотранспорта Ленинградского ордена Октябрьской Революции аэропорта состоялась интересная и очень полезная встреча водительского состава, ремонтных рабочих с Александром Никитичем Пановым.

Александр Никитич в октябрьские дни 1917 года являлся участником штурма Зимнего. Он неоднократно встречался с В. И. Лениным, С. М. Кировым, был делегатом и принимал активное участие в работе III, V, VI, VII съездов комсомола. По своему содержанию эта встреча была не только интересной, но и поучительной. Она для всех слушавших Александра Никитича была хорошей школой коммунизма, имела большое политическое и воспитательное значение.

Эта встреча и интересный рассказ Александра Никитича как бы приблизили наш сегодняшний день к тем далеким, но никогда не меркнущим в памяти людей дням Октября 1917 года, к дням пролетарской революции.

САМОЛЕТЫ АН-2 УСПЕШНО СПРАВЛЯЮТСЯ С ПЕРЕВОЗКОЙ ПассажиРОВ и ГРУЗОВ НА ДЕСЯТКАХ АвиАлиНИИ НАШЕГО УПРАВЛЕНИЯ.

Фото В. ВЕТЛУГИНА.





# ПУТЕШЕСТВИЕ С ПЕСНЕЙ

АГИТПОЛЕТ ПО ГОРОДАМ УРАЛА

ВЫШЕЛ в свет июльский номер журнала «Гражданская авиация». Он открывается передовой «Социалистическая дисциплина труда», ориентирующей авиаторов на обеспечение четкой и слаженной работы всех служб и подразделений.

Под девизом «Завтра работать лучше, чем сегодня» публикуются выступления участников Всесоюзного совещания передовиков производства гражданской авиации.

## «ГРАЖДАНСКАЯ АВИАЦИЯ» № 7

50-летию образования СССР посвящена подборка материалов «В созвездии республик братских», рассказывающая о делах и помыслах авиаторов Азербайджана, Армении и Грузии.

Пятьдесят лет тому назад, в июле 1922 года, были проведены первые опыты по применению авиации в сельском хозяйстве нашей страны. О том, какую роль играет в настоящее время авиация в повышении урожайности сельскохозяйственных культур, об опыте работы передовых авиаторов, о научных достижениях в этой области рассказывают министр сельского хозяйства СССР В. Мацкевич, знаменитый селекционер, дважды Герой Социалистического Труда, лауреат Ленинской премии академик П. Лукьяненко, лауреат Государственной премии Б. Рукавишников, начальник Всесоюзного научно-исследовательского института сельскохозяйственного и специального применения гражданской авиации И. Рязанов, специальные корреспонденты журнала.

Дальнейшему разъяснению Наставления по производству полетов НПП ГА-71 посвящена статья «Принятие решения на вылет».

О романтике труда летчиков - испытателей, о их суровой мужской дружбе увлекательно рассказывается в отрывке из романа «Нежность к ревущему зверю». Автор романа А. Бахвалов отдал авиации более двух десятилетий и потому хорошо знает специфику работы испытателей. В последующих номерах журнала публикации будут продолжены.

Читатели, интересующиеся прошлым Аэрофлота, найдут в этом номере традиционный раздел «Аэрофлот 1923—1973», в котором на этот раз освещается история освоения Арктики.

Журнал богато иллюстрирован снимками профессиональных корреспондентов и фотолюбителей, в том числе работами, присланными на конкурс.



Ребята из других городов интересовались:

— Как, Володя, тяжела крестьянская работа? С пелухами, наверное, встаете?

— Э, нет, нам вставать приходится еще раньше...

ДВУХЧАСОВОЙ концерт в сельском клубе затянулся дотемна. Очень тепло приняли здешние жители Леонида Хамьянова — бортмеханика из Кольцово, Фаю Коневу — радиооператора из Кировского аэропорта, дежурную по сопровождению пассажиров свердловчанку Викторю Мыльникову, чей голос был украшением наших концертов, танцора Евгения Хомутова — уктусского пи-



## 50-летию СССР и Аэрофлота посвящается...

лота. Хамьянова даже после четырех песен не хотели отпускать со сцены, но... время, время! Утром — выступление на курганском заводе «Сельмаш».

На «Сельмаше» заместитель секретаря комитета комсомола А. Калеватов показал нам новый блок цехов, на котором с начала строительства и сейчас, когда блок уже работает

— К юбилею СССР мы откроем свой заводской музей, — говорит Саша. — Сделаем образцы всей продукции, которую выпускал завод на своем веку.

— Даже комбайн? Ведь завод и их когда-то выпускал?

— А почему бы и нет? Мы же делаем для них запчасти — соберем!

— ни одного профессионала. Выложившись на первых концертах сполна, наглотавшись холодного воздуха вечерами на открытых площадках, некоторые из солистов в полном смысле слова лишились голоса.

Рассчитывали на то, что в пионерлагере, где бригаду уже ждут, будет тоже площадка или маленькая сце-

Где плавится бетонка от огня,

Пусть будет мне, а не России, трудно — Она одна навеки у меня!

Потом послышался голос совсем незнакомый. Поет песню, которой в нашем репертуаре не было. И весь зал хлопает в такт ей: «От зари до зари, от темна до темна...» Прибегаем за кулисы, и что же: поет Валерий Валитов, бортпроводник из Пермского аэропорта, и саксофон у него на груди висит, как гитара...

Вот уж поистине неожданный успех!

...В кабинете заведующей гостиницей — репетиция.

— Вот здесь мне нужен проигрыватель «Прометей», — говорит музыкантам Володя Полтавцев. — А после «Письма в ХХХ век» Рождественского надо ввести еще одну песню о России.

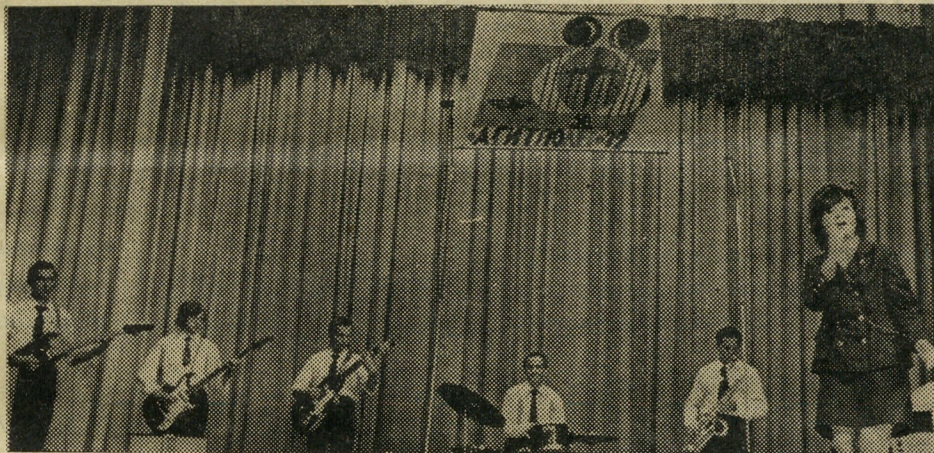
ИНСТРУМЕНТАЛЬНЫ И ансамбль почти весь состоит из пермяков. Руководит им Адик Кучильдин.

Ансамбль у пермяков сыгранный. И название у него красивое — «Одиссей». Несколько лет подряд они играют в этом составе: приборист Валерий Безруких — гитара-ритм, техник-свист Вадим Коостинен — гитара-бас, Валера Валитов — саксофон-альт, сам Адик — гитара-соло. Случалось, кто-нибудь из солистов прямо на концерте вдруг брал на тон, а то и два «не туда», Адик и его ребята умели моментально перестроиться и сохранить гармонию. А ведь все они только любители.

Н. ШИРОКОВА,  
наш спецкорр.

На снимках: участники агитполета, свердловчане Людмила Латынцева, Леонид Хамьянов, Виктория Мыльникова, Борис Шеваловский; инструментальный ансамбль «Одиссей» Пермского аэропорта и солистка из Челябинска Лида Едильбекова, ЯК-40 в Кировском аэропорту. Концертная бригада авиаторов Урала возвращается в Свердловск.

[Окончание в следующем номере].



на полную мощность, держат шефство комсомольцы. Продукция завода — универсальные доильные станции, знаменитые «Елочки», автоматизированные установки «Тандем».

МАГНИТКА! Город-завод, город-памятник героизму советских людей, поднявшийся в голой бескрайней степи!

Мы жили в палатке с зеленым оконцем, Промытой дождями, просушенной солнцем, Да жгли у дверей золотые костры На рыжих камнях Магнитной горы.

Эти стихи Бориса Ручьева высечены на памятнике-палатке, возведенном в честь первых строителей Магнитки.

Главная площадь в городе называется Комсомольской. Гигантский комбинат принимает в сутки 50—60 тысяч вагонов руды. Знаменитый стан «2500» тянется в длину на два километра.

— А это горный институт, — показывает заместитель командира предприятия по политике Михаил Иванович Ким.

Наш музыкальный руководитель Владимир Иванович Холмов сразу заволновался:

— Слушайте, наша агитбригада три года назад выступала здесь. На «бис»!

Нет, это была не наша бригада — другая. Но авиаторы тогда действительно выступали «на бис». А мы то на сей раз как выступим в Магнитогорске? Среди ар-





**Т**ОЛЬКО что получили дипломы выпускники Киевского института инженеров гражданской авиации. Потребность в специалистах по строительству и реконструкции аэропортов, механизации и автоматизации обслуживания пассажиров становится все больше. Особенно теперь, когда в крупных аэропортах Москвы, Киева и других городов страны вводятся централизованные системы заправки самолетов топ-

## ФАКУЛЬТЕТ

### АЭРОПОРТОВ

ливом, автоматизированные линии доставки багажа, кассы выдачи билетов, оборудованные электроникой.

— Выпускники первого в стране факультета этого профиля могут не только обращаться с самой современной вычислительной техникой в системе авиасервиса, но и в наилучших вариантах организовывать работу сложного хозяйства современного «причала самолетов», его ремонт, разрабатывать проекты новых аэропортов, — рассказывает проректор института Ж. С. Черненко, — Поэтому часть выпуска направляется в проектные институты страны, где молодые специалисты внесут свой вклад в создание своеобразных аэропортов — автоматов, где обслуживание пассажиров будет значительно улучшено. Сейчас на факультете аэропортов обучается также и группа иностранных студентов.

О. ГУСЕВ.

# ЗА СТОЛОМ ПРИЕМНОЙ КОМИССИИ

**В** УЧЕБНО-ТРЕНИРОВОЧНОМ подразделении Уральского управления в эти дни очень многолюдно.

Тихо, идут экзамены! — эту табличку можно встретить повсюду рядом с авиасхемами и портретами знаменитых авиаконструкторов.

Некоторые аудитории напоминают боевой штаб. Сейчас идет набор заявлений и начинаются экзамены в средние авиатехнические заведения, летные училища, вузы, орден Ленина академии гражданской авиации. А скоро — основной «бой» за небо, за путевку в пятый океан.

В класс самолетов с турбовинтовыми двигателями то и дело заходят юноши и

девушки. Нашим гидом стал Евгений Иванович Лебедев, ответственный секретарь приемной комиссии. В комиссии он третий год, знаток экзаменационного дела.

В спортивном зале в этот день не соревновались гимнасты и не гремели жаркие баскетбольные баталии. Над чистыми листами бумаги склонились абитуриенты, поступающие в средние технические заведения, летные училища, они пишут сочинение. Предложено четыре темы, половина юношей и девушек выбрали третью тему «Мы — советский народ» (к 50-летию образования СССР).

Желание поступить в авиаучилище, вуз у многих велико. Виктор Подгорбунский из Кургана, с

завода колесных тягачей, делает четвертую попытку.

Заявления на сдачу экзаменов поступили со всех концов Уральского управления ГА — из Челябинска и Перми, из Башкирии и Удмуртии. Едут после армии, с солидным трудовым стажем.

Немало поступает и детей авиарботников, из семей, где летная профессия стала семейной. У Светланы Галушко отец работает в АТБ Кольцово, у Натальи Хусановой мать врач, обслуживающий авиаторов. Поступают на учебу и те, кто уже познакомился с авиационным делом, — Николай Масленников летал бортпроводником.

В комнате, напротив спортзала — приемные ко-

миссии Рижского института инженеров гражданской авиации и ордена Ленина академии. Е. И. Лебедев знакомит нас с Е. И. Исакаевым, ответственным секретарем приемной комиссии РКИИ ГА. Он рассказывает: «Поступили заявления, кроме Свердловской, из Тюменской, Пермской областей и других. Всего уже 203 заявления, есть отличники. Конкурс, видимо, будет солидный.

Поступающих в академию тоже ждет солидное соревнование. Но... не так уж страшны сюда экзамены, как некоторым кажется!»

Наш гид, Евгений Иванович, завершает свой рассказ: «В училища подано около 1500 заявлений, принято будет



330 человек. Конкурс предстоит солидный. Будут приняты лучшие из лучших, с богатыми знаниями. Большая борьба предстоит тем, кто поступает в летные и штурманские училища. Заявления принимаем до 25 июля. В начале августа объявим фамилии тех, кто станет курсантами училищ. А чуть позднее будут объявлены результаты зачисления в вузы».

К. ЮРЬЕВ.



## ДОМ, В КОТОРОМ МЫ ЖИВЕМ

пасности полетов, капитальное строительство и многое другое. Но у каждого руководителя одной из важных должна быть и забота о людях, которыми он руководит, об их быте.

К сожалению, в Уктусском авиапредприятии не очень то заботятся о том, чтобы людям жилось лучше.

Еще в апреле жильцы дома 250в по улице Белинского официально обратились с просьбой решить некоторые, отнюдь, не сложные бытовые вопросы. В частности, создать условия для детворы. Например, примитивно оборудовать игровую площадку (ее разрушили во

время строительства склада).

Воз и ныне там. До сей поры, в июле ни грибки, ни скамейки, ни ящики с песком не появились. А площадка заросла густым бурьяном. Через это запусание сотню раз в день проходят руководители Ук-



тусского авиапредприятия, комитета профсоюза. И ничего, пусть не режет глаза: «У семи нянек дитя без глазу».

Не лучше дело обстоит и с благоустройством вокруг дома 250в. С северной его стороны под окнами «бродит» непросыхаемое болото.

Уничтожить его проще простого — завести 3—4 самосвала чернозема да засеять травой.

Лестничные клетки в доме давно не окрашиваются. А в дождь вода заливается в подьезды, потому что их внутренний уровень ниже, чем перед входными дверями.

Часть стекол в рамках на лестницах разбита, двери подъездов держатся на «честном слове» и нередко здесь зимой батареи замерзают.

Могут сказать, что многие неурядицы можно бы устранить и силами жильцов. Это верно. Но нужно кому-то организовать это. А у нас в ЖКО даже не соберутся выбрать общественных комендантов по подъездам домов. Видимо, не до нас.

Вот таков дом, в котором мы живем.

К. БОКОВ.



## ПИЛОТ НЕ МОЖЕТ НЕ ЛЕТАТЬ

Музыка В. БАСНЕРА  
Слова М. МАТУСОВСКОГО  
Опять с рассветом засияло,  
Сверкнуло солнце на крыле.  
Ты извини меня, что мало  
С тобой бываю на земле.

Припев:  
Опять приходится прощаться.  
И небо нас зовет опять.  
Земля не может, не может  
не вращаться,  
Пилот не может, не может  
не летать.  
Мотор решительно и смело  
В прозрачном воздухе поет.  
Конечно, он не «Каравелла»,  
Но, в общем, тоже самолет.

Припев.  
Мелькают крыши городские,  
Селенья шлюты приветы мне.  
Я остаюсь в часы такие  
Со всей землей наедине.  
Припев.  
За то и любит небо летчик,  
Что здесь с мечтою спорит  
явь,  
Ты у меня возьми,  
что хочешь,  
Но только крылья мне  
оставь.

## СПОРТ

### Лучшим из лучших

**П**РИКАЗОМ министра гражданской авиации утверждено положение о переходящих Красных знаменах Министерства гражданской авиации и ЦК профсоюза авиарботников для награждения управления, авиаремонтного предприятия и учебного заведения за лучшие показатели в развитии физической

культуры и спорта. Итоги будут подводиться ежегодно в феврале. Учитывается количество физкультурников в процентном отношении к личному составу подготовленных значков ГТО, спортсменов-разрядников, наличие общественных

инструкторов по физкультуре и спорту, общественных судей, число авиарботников, выступающих в соревнованиях и т. д. Управлению, авиаремпредприятию, учебному заведению, добившимся лучших показателей и завоевав-

шим первые места, вручаются переходящие Красные знамена и Почетные грамоты Министерства гражданской авиации и ЦК профсоюза авиарботников. Коллективам, занявшим II и III места, вручаются Почетные грамоты

МГА и ЦК профсоюза авиарботников.

Решение о награждении переходящими Красными знаменами и почетными грамотами принимается на совместном заседании коллегии Министерства гражданской авиации, ЦК профсоюза авиарботников и Центрального совета ДСО «Спартак» ежегодно, не позднее апреля.

## «Орленок» — игра военная

«Орленок» — всесоюзная военно-спортивная игра. По положению она представляет собой комплекс соревнований, конкурсов, викторин, эстафет, походов, тактических игр и лагерных обзоров, направленных на дальнейшее улучшение военно-спортивного воспитания, физической и военно-технической подготовки молодежи. Руководство игрой осуществляет областной штаб, созданный при обкоме ВЛКСМ. Командующий областной военно-спортивной игрой «Орленок» — Герой Советского Союза С. Е. Шелковой.

В 1972 году военно-спортивные игры проводятся непосредственно в школах, учебных заведениях, предприятиях, в районах и городах. С 1973 года проводятся областной и союзный финалы игры. Место, время проведения областного и всесоюзного финала игры областной штаб сообщает дополнительно.

Участники игры, отличившиеся во всесоюзной комсомольской военно-спортивной игре, награждаются грамотами, дипломами. При поступлении в высшие, средние военные училища лучшие участники игры пользуются правом ходатайства райкомов, горкомов, обкома комсомола и комиссариатов перед командованием военных учебных заведений о зачислении их курсантами.

Лучшие подразделения награждаются памятными призами, дипломами, учрежденными организациями, проводящими игру.



На туристских тропах. Фото В. Александрова.



г. Свердловск, И-20.  
Редакция газеты  
«Авиатор Урала»

Тел. 235—461.  
235—496.

Редактор В. С. ГУРИН.

НС 07357. Заказ № 5672.

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