

Работники транспорта и связи!
Развивайте и совершенствуйте
средства транспорта и связи!
Всемерно улучшайте качество
обслуживания народного хозяйства,
полнее удовлетворяйте запросы советских людей!

(Из Призывов ЦК КПСС к 7 ноября 1975 г.).

«...надо принести на съезд продуманный и внимательно, общим трудом, общими усилиями всех членов партии переработанный практический опыт хозяйственного строительства».

В. И. ЛЕНИН.

25



Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

XXV СЪЕЗДУ
КПСС—
ДОСТОЙНУЮ
ВСТРЕЧУ

Авиатор УРАЛА

ОРГАН УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ
И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

№ 38 (2003).

СРЕДА,

15

ОКТАБРЯ

1975 г.

ГОД ИЗДАНИЯ

XXXIV

Цена 2 коп.

Сердечно, по-братски!

9 октября партийно-государственная делегация ГДР во главе с Первым секретарем ЦК СЕПГ Эрихом Хонеккером прибыла в Свердловск.

На аэродроме, украшенном государственными флагами ГДР, СССР и РСФСР, партийно-государственную делегацию Германской Демократической Республики и сопровождающих ее товарищей встречали член ЦК КПСС, первый секретарь Свердловского обкома КПСС Я. П. Рябов, председатель Свердловского облисполкома А. В. Борисов, другие руководители области и города.

У трапа самолета товарищи Я. П. Рябов и А. В. Борисов тепло, по-братски приветствовали товарищей Э. Хонеккера,



В. Штофа, Х. Зиндермана, других членов партийно-государственной делегации ГДР, сопровождающих их лиц. Пионеры преподнесли гостям цветы.

С аэродрома члены партийно-государственной делегации Германской Демократической Республики направились в автомашинах в резиденцию.

По пути следования на улицах города, украшенных флагами и транспарантами в честь нерушимой дружбы между народами СССР и ГДР, десятки тысяч свердловчан сердечно приветствовали посланцев братской социалистической страны.

Официальный дружественный визит партийных и государственных деятелей ГДР проходил в знаменательные дни, когда советские люди вместе с народом Германской Демократической Республики отмечают 26-ю годовщину рождения первого рабоче-крестьянского государства на немецкой земле.

Из Свердловска делегация ГДР отбыла в Казань.



Творческий план—в основе успеха

Пилот вертолета Ми-2 Уктусского предприятия Г. В. Токунов вот уже пять лет работает на обслуживании трассы нефтепровода Уфа — Курган. На его счету — тысячи тонн перевезенных грузов.

• НОВОСТИ

ЗИМЕ НАВСТРЕЧУ

Практически завершена подготовка к осенне-зимней навигации в аэропорту Киров. Летно-технические конференции состоялись в летных подразделениях, в службе движения. Начальники аэропортов местных воздушных линий также собирались на совещание по подготовке к осенне-зимней навигации. В предпринятой завершается конкурс на лучшую службу по подготовке к навигации. Итоги его будут подведены в двадцатых числах месяца. Свой конкурс «За лучшие теоретические знания по подготовке к навигации» учредили и пилоты.

В прошлом году в авиационных предприятиях Коми управления гражданской авиации работало 105 школ и семинаров, в которых повышалось идейно-политическое и профессиональное качество более трех тысяч человек. В Печоре открылся народный университет технической эксплуатации авиационной техники, а в Сыктывкаре успешно шли занятия в народном университете марксизма-ленинизма.

Слушатели творчески подошли к изучаемым вопросам, в процессе учебы внесли немало рационализаторских предложений. Учитывая этот положительный опыт, решено открыть народный университет в Ухтинском авиационном предприятии, в Сыктывкаре универ-

СОВЕРШЕНСТВУЮТ МАСТЕРСТВО

За девять месяцев завершающего года пятилетки большая группа авиаторов УрУ ГА повысила свой класс. Более двадцати штурманов и летчиков сдали на первый класс, в том числе А. А. Бельтюков, командир самолета Ил-18 (Кольцово), А. А. Куверзин, командир АН-24 (Магнитогорск).

ситет пополнится новыми факультетами: правовых знаний, партийного строительства, профсоюзного и комсомольского актива.

Сейчас партийные, ком-

мунальные, консультационные курсы для слушателей.

За лето обобщен опыт работы лучших пропагандистов. Опыт пропагандиста А. С. Алексеева, стар-

шего инженера Сыктывкарского авиационного предприятия, обобщен методическим советом и рекомендован для всех подразделений управления.

Перед началом учебного года в кабинете политиче-

ского просвещения состоялся трехдневный семинар пропагандистов управления. Кабинетом подготовлена большая выставка по изучаемым программам. Большинство пропагандистов управления составили личные творческие планы на новый учебный год. Пополнился книжный фонд партийной библиотеки управления. Сейчас в ней более восьми тысяч книг...

Б. ПОДСЕКИН,
руководитель
внештатного
корреспондентского
пункта Коми
управления
гражданской
авиации.

КРЫЛЫЕ БУДНИ

сольские и профсоюзные организации, подготовившись к новому учебному году, критически оценили недостатки в политической и экономической учебе, партийные бюро подразделений, учитывая критические замечания коммунистов, тщательно пересмотрели и утвердили состав пропагандистов, побеспокоились о разнообразии наглядных пособий и технических средств пропаганды. Кабинетам политпросвещения управления организованы лекции по методике преподавания для пропаган-

дистов, консультации для слушателей.

Пропагандистскую работу Анатолий Сергеевич ведет в школе коммунистического труда с 1971 года, в прошлом году слушатели этой школы занимались по программе «Социализм и труд». При изложении материала пропагандист умело увязывает теоретические вопросы с производственной деятельностью предприятия. Так, излагая тему «Труд и технический

годы девятой пятилетки и дал глубокий анализ выполнения плана организационно-технических мероприятий на предприятии.

Перед началом учебного года в кабинете политиче-

Диспетчер службы движения Курганского авиационного предприятия Александр Федорович Иванов — один из лучших в службе. Он пользуется большим авторитетом, передает свой опыт товарищам.

Фото В. ВАСИЛЬЕВА.





Вертолеты — незаменимые помощники буровиков, нефтянников, газовиков.

В самых сложных погодных условиях доставляют они свои грузы.

На снимке: авиатехники готовят вертолет к вылету.

За высокую безопасность и дисциплину

В Уктусском авиапредприятии состоялось выездное заседание президиума теркома профсоюза авиаработников. В его работе приняли участие командно-руководящий состав предприятия, представители Уральского управления ГА, командиры летных подразделений, пилоты. Обсуждался вопрос обеспечения безопасности полетов и укрепления дисциплины среди летного состава, авиапредприятия.

С докладом по этому вопросу выступил председатель объединенного комитета профсоюза предприятия А. И. Вейс. О мерах по укреплению дисциплины рассказал исполняющий обязанности командира предприятия Г. П. Гурьянов.

На заседании в адрес теркома были высказаны просьбы об улучшении бытовых условий на оперативных точках во время авиахимработ, об улучшении жилищных условий работникам предприятия. Все высказанные предложения будут включены в план работы комитета профсоюза на новый отчетный период.

Более полугодом прошло с той поры, когда самолет Ту-154 получил прописку в Кольцовском аэропорту. Пассажиры и мы, авиаторы, оценили новый лайнер по достоинству: вместительный, комфортабельный, скоростной.

Но если взглянуть на качество обслуживания пассажиров Ту-154, то нельзя не заметить досадных явлений, что снижают хорошее впечатление от самолета и даже сводят его на «нет». Все это происходит не без «помощи» многих наземных служб.

Возьмем, к примеру, рейс 2933 Свердловск — Симферополь выполнявшийся 4 сентября. Вылет самолета был перенесен на 19.00. Пассажиры подвезли к самолету в 18.40. Но они простояли возле него почти час, так как самолет не был подготовлен к вылету из-за отсутствия АПА-107. А без АПА-107 даже бортипроводники не могут произвести в полном объеме предполетную подготовку. В автобазе имеется три новых АПА-107, выделена специальная бригада шоферов, которая должна заниматься

только обслуживанием Ту-154. Однако подача АПА-107 на предполетную подготовку регулярно задерживается. И из-за этого нервничают пассажиры и экипаж, которому отправляться в рейс.

Возвращались в Свердловск мы тоже с приключениями. Трап подали сразу, но не было дежурной по высадке пассажиров. И только после разговора с начальником

экономию время пассажиров.

Немало таких случаев мы упустили. Конструктивно Ту-154 выполнен так, что посадку в него надо производить сперва в первый салон, затем во второй. Пассажиры же в любую погоду подвозят к самолету всех сразу, из обоих салонов. В Сочи, например, не так. Сначала подвозят пассажиров из первого салона, затем

«Сервис» по-кольцовски

смены долгожданная дежурная появилась у самолета. В итоге после заруливания пассажиры просидели в самолете более получаса. Не показали ли им после этого насмешкой рекламные слова «Аэрофлот — это скорость и комфорт», начисто смазанные такой вот работой наземных служб? А ведь все мы, авиарботники, призваны

остальных. При таком порядке люди не мерзнут на ветру и холоде. К тому же в Кольцово закономерно подавать только один трап ко второй входной двери. Значит, пассажир идет на свое место через кухню, где в это время принимаются контейнеры с бортипитанием. И можно себе представить, как «кстати» там



сейчас поток пассажиров.

Бывает и так, что одновременно с посадкой пассажиров происходит обработка туалетов. Так называемый «оператор» с чайником, наполненным химической жидкостью, пробирается через салон к туалету. Конечно, он мешает пассажирам. К тому же после такой обработки (жидкости заливается 100—150 граммов) уже в первом пункте посадки возле туалета не постоишь. Обработать же туалеты в «чужом» порту вовремя практически невозможно, вот и выбирают из двух зол меньшее, подвергая испытанию обоняние пассажиров. Но мы знаем, что выход из этого положения есть. В автобазе имеется специальная машина, с которой можно заправлять приемные баки туалетов нужным ко-

личеством воды уже разбавленной химжидкостью. Но эта машина находится в плачевном состоянии и приводить ее в порядок в автобазе пока не собираются.

Хочется сказать и о том, что зачастую пассажиры, чемоданы и бортипитание доставляются к самолету за 10—15 минут до вылета. В результате вылет происходит уже в резервное время, а иногда и его не хватает.

Те, кто работал на Ту-154 в аэропорту Толмачево, в Новосибирске, конечно, заметили, что 18—20 минут до вылета по расписанию экипаж всегда получал уже разрешение на запуск двигателей. Вылет происходил четко по расписанию. Неужели же мы не можем добиться такой же четкости в своем аэропорту?

Для этого надо добиться согласованности в работе служб перевозок, спецтранспорта и бортипита. Тогда и пассажир будет доволен, и регулярность рейсов будет высокой. Это нам вполне по силам. Э. КОРИНКОВ, бортипитатель Кольцовского авиапредприятия.

Как известно 16 сентября 1975 года наше управление успешно завершило выполнение плана девятой пятилетки по основному производственно-финансовому показателю.

Сделан значительный шаг в дальнейшем развитии авиационного транспорта на территории европейского северо-востока нашей страны, налажена постоянная и устойчивая связь внутри Коми республики, а также с важнейшими промышленными и курортными центрами.

За годы текущей пятилетки заметно возросли объемы работ по авиационному обслуживанию промышленных предприятий и новостроек республики. Значительно окрепла экономика управления гражданской авиации, повышена эффективность производства. Если сравнить результаты работы Коми УГА в завершающем году пятилетки с базовым 1970 годом по такому показателю, как общая рентабельность, то она возросла на одну треть.

На момент выполнения плановых заданий текущей пятилетки авиапредприятиями управления от эксплуатационной деятельности была получена прибыль в сумме 44,2 млн. руб., в том числе 9,8 млн. рублей сверхплановой. За всю предшествующую восьмью пятилетку была получена прибыль в сумме 8711 тыс. рублей. Таким образом, рост накопления по сравнению с предшествующей пятилеткой увеличился в 5 раз. Значительное повышение эффективности производства объясняется прежде всего оснащением авиапредприятий управления новейшей авиационной техникой: самолетами Ту-134А и Як-40, а также вертолетным парком Ми-6, Ми-6А и Ми-8.

Большое влияние на рост количественных и качественных показателей, улучшение финансового состояния оказывало использование внутренних резервов производства, режима экономии и бережливости, организация социалистического соревнования между предприятиями, подразделениями.

В текущей пятилетке авиапредприятиями управления были использованы имеющиеся внутренние резервы производства и направлены на повышение эффективности использования самолетного и вертолетного парка.



Так годовая производительность самолетов Ан-12, выраженная в налете тонно-километров на списочный самолет, возросла на 31,1, по самолетам Ан-24 — на 37,4 процента по сравнению с 1970 годом. Аналогичное положение в использовании вертолетного парка.

Приведенные примеры по использованию внутренних резервов производства наглядно иллюстрируют большие возможности увеличения объема работ за счет лучшего использования основных производственных фондов и прежде всего наиболее активной их части — самолетного и вертолетного парка.

Большое значение на результаты работы Коми УГА оказывает проводимая в авиапредприятиях работа по общественному смотру резервов производства, режиму экономии и бережливости, которая проводится в соответствии с решением коллегии МГА, президиума ЦК профсоюза авиаработников.

Большую роль в улучшении финансовых показателей оказывала работа, проводимая в предприятиях по экономному и бережному расходованию материальных и денежных средств. Вот несколько примеров из данных отчетов за прошлый год: от буксировки самолетов при рулении на перронах, герметизации, механизации и сбора отстоя с топливо-

заправщиков и маслозавращиков экономлено 396 тонн авиаГСМ стоимостью 23 тыс. рублей; от снижения нормативных запасов до установленных норм, ликвидации неустановленного и излишнего оборудования

переходящих вымпелов всем коллективам, участвующим в соревновании, с вручением денежных премий.

Широкая гласность результатов социалистического соревнования и достижения лучших людей,

Главные факторы

* От съезда к съезду

получено 65 тыс. рублей; за счет экономии материалов, затрачиваемых на восстановительный и капитальный ремонт СМП, получена экономия в сумме 70,1 тыс. рублей; от реализации мероприятий по экономному и бережному хранению материалов, сырья экономлено электроэнергии на 22,8 тыс. рублей, угля на 3 тыс. рублей.

Приведенные примеры, а их можно было бы продолжить, говорят о том, что при рациональном и экономном ведении хозяйства можно получать большой экономический эффект.

Активное участие принимают в смотре резервов производства и режима экономии рационализаторы и изобретатели авиапредприятий Коми УГА.

Решающее значение в улучшении всей производственно-финансовой деятельности управления имело социалистическое соревнование, организованное между предприятиями, летными подразделениями, авиационно-техническими базами, классифицированными аэропортами II и III класса, аэропортами МВЛ, ведущими службами и экипажами самолетов и вертолетов. Итоги работы социалистического соревнования между этими коллективами ежеквартально подводятся комиссией по управлению с изданием приказа начальника управления с вручением переходящего Красного знамени за первое место авиапредприятиям,

передовиков производства, оказывает большое влияние на результаты работы соревнующихся подразделений и служб, повышение трудовой ак-

тивности и дисциплины всего личного состава.

68 процентов личного состава участвуют в соревновании за коммунистический труд, в том числе 32,3 процента являются ударниками.

В настоящее время за коммунистический труд, соревнуются 290 бригад, из них 85 присвоено звание коллектива коммунистического труда.

Об эффективности социалистического соревнования, его влиянии на экономические показатели деятельности управления можно судить по принятым на текущий год социалистическим обязательствам, на основе которых управлением принято и успешно выполняется встречный план.

Н. ВАРНАВСКИЙ, начальник ПЭО Коми управления ГА.



Смена Владимира Мартыновича Лося — одна из лучших в службе радионавигации и связи Пермского авиапредприятия. Ее начальником — пропагандист.

В этом году его кружок по изучению экономических знаний продолжает свою работу. НА СНИМКЕ: В. М. Лось и техника Елена Яковлевна Дугова.



Коммунистическая организация общественного труда, к которой первым шагом является социализм, держится и чем дальше, тем больше будет держаться на свободной и сознательной дисциплине самих трудящихся...

В. И. ЛЕНИН.

ТЕМА № 1. ТРУД В СОЦИАЛИСТИЧЕСКОМ ОБЩЕСТВЕ

ПО УЧЕБНОМУ плану на изучение этой темы отводится 6 часов. Из них 4 часа — на рассказ пропагандиста и собеседования и 2 часа — на практические занятия и изучение передового опыта.

Пропагандист должен глубоко раскрыть качественное различие труда при социализме и в обществе, разделенном на антагонистические классы. Только при социализме труд стал носить поистине творческий характер. Трудящимся в нашей стране предоставлена возможность работать в полную меру своих сил и способностей, получать удовлетворение от этого.

Труд в гражданской авиации, как и в любой другой отрасли народного хозяйства, регламентируется Конституцией СССР, Кодексом законов о труде. Кроме этих документов он регламентируется также Воздушным кодексом СССР, утвержденным Указом Президиума Верховного Совета СССР от 26 декабря 1961 г., Уставом о дисциплине работников гражданской авиации и Правилами внутреннего трудового распорядка, которые разработаны с учетом специфических особенностей производства.

При рассмотрении этой темы пропагандист должен обратить внимание слушателей на руководящую роль рабочего класса. Она определяется его революционностью, дисциплинированностью, организованностью и коллективизмом. Авангардная роль в гражданской авиации принадлежит летному составу — экипажам самолетов и вертолетов. Однако их труд во многом зависит от труда людей, занятых на техническом обслуживании и ремонте авиатехники, а также работников других наземных служб авиапредприятий.

СЛЕДУЕТ обратить внимание на экономические задачи, стоящие перед гражданской авиацией в целом, перед предприятием, перед службой, цехом, бригадой. Особенно важно глубоко раскрыть вопросы о социалистическом соревновании авиаработников; как изучается и внедряется опыт организации соревнования передовых предприятий страны, в первую очередь родственных предприятий.

Важным условием успешного развития соревнования является мобилизация авиаработников на изыскание и приведение в действие внутренних резервов, улучшение качества выпускаемой продукции.

В качестве примера следует привести коллективы Московского, Хабаровского авиапредприятий, завода № 410 и СМУ-11 — инициаторов в Аэрофлоте, принявших напряженные встречные планы-обязательства на 1975 г. Следует подробно рассказать слушателям о поддержке Сибири и других районов страны авиаработниками. Многие коллективы взяли дополнительные напряженные встречные планы и социалистические обязательства по успешному завершению девятой пятилетки и достойной встрече XXV съезда КПСС.

Инициаторами предсъездовского соревнования в коллективах авиаработников выступили коллективы Тюменского, Западно-Сибирского, Московского транспортного, Белорусского, Украинского управлений гражданской авиации, Краснодарского, Ленинградского авиапредприятий, завода № 400 ГА, летного подразделения Домодедовского авиапредприятия, Гидрометцентра СССР, управлений гидрометслужбы Литовской и Украинской ССР.

Доброй слава идет среди тружеников сельскохозяйственной авиации о командире самолета Ан-2М А. Н. Кулакове. Его отличают высокое профессиональное мастерство, трудолюбие, общественная активность. Экипаж, возглавляемый т. Кулаковым, досрочно выполнил производственные задания восьмой пятилетки, был инициатором социалистического соревно-

вания под девизом: «Девятую пятилетку — в четыре года!».

Свое слово экипаж сдержал: пятилетнее задание выполнил за три с половиной года. Тов. Кулаков удостоен звания Героя Социалистического Труда.

Готовясь достойно встретить очередную, XXV съезд КПСС, экипаж самолета принял повышенные обязательства. Решено, в частности, сред-

несуточный налет на Ан-2М увеличить сверх плана на 20 проц., обработать 40 тыс. гектаров сельскохозяйственных площадей, дать дохода государству не менее 43 тыс. рублей. На ведущий экипаж «крылатых земледельцев» держат равнение летчики сельскохозяйственной авиации.

ХОРОШИЙ опыт организации социалистического соревнования экипажей сельскохозяйственной авиации накоплен в Управлении гражданской авиации центральных районов. В 1975 году ветеран сельскохозяйственной авиации В. Н. Данилов и командир молодежного экипажа С. А. Крепоносов заключили договор на социалистическое соревнование. Победителем станет тот, кто лучше выполнит план по приведенному налету часов, обработает больше сельскохозяйственных площадей с отличным и хорошим качеством и высокой производительностью, даст лучший результат по доходам, покажет примерную дисциплину, обеспечит полную безопасность полетов.

Свои обязательства экипажи успешно выполняют. За первое полугодие годовое задание по гектарам экипаж Крепоносова выполнил на 141, а Данилова — на 160 проц. Высоких показателей экипажи достигли благодаря высокой личной ответственности за выполнение порученной работы, проявлению инициативы и трудового содружества членов экипажей, умелому применению передовых методов организации труда, а также тесному деловому контакту с партийными, профсоюзными органами и хозяйственными руководителями на местах.

ПРОПАГАНДИСТ должен рассказать также о договорах творческого содружества, заключенных между коллективами Куйбышевского авиазавода — изготовителя самолетов Ту-154 и Внуковского авиапредприятия, эксплуатирующего эти самолеты, между Казанским авиазаводом, изготовляющим самолеты Ил-62, и Шереметьевским авиапредприятием, эксплуатирующим их. Договоры о творческом содружестве заключают все новые и новые коллективы. Содружество это приносит хорошие плоды, повышается надежность самолетов, увеличивается срок их эксплуатации и др.

Входит в практику заключение договоров о содружестве авиапредприятий и строительных организаций. Так, Оренбургское авиапредприятие, заключив договор о социалистическом содружестве с трестом Оренбургтрансстрой, осуществляющим строительство комплекса аэропорта, добилось значительного улучшения общего хода капитального строительства. Несмотря на допущенное в предыдущие годы отставание в строительстве, план первого полугодия 1975 года по объему капитальных вложений предприятия выполнено на 109 проц., по строительству-монтажным работам — на 100.

В ЦК профсоюза авиаработников

На строительстве Оренбургского аэровокзала активно действует профсоюзный штаб, состоящий из представителей объединенного комитета профсоюза авиапредприятия и подразделения генерального подрядчика. Штаб координирует работу профсоюзных организаций коллективов строителей, монтажников и эксплуатационников, участвующих в социалистическом соревновании за досрочный ввод объектов, добивается создания необходимых условий для обеспечения высоких темпов и хорошего качества строительных работ, руководит деятельностью широкой сети постов общественного контроля.

При рассмотрении вопроса о социалистическом соревновании пропагандист должен обратить внимание слушателей на различные формы его организации на авиапредприятиях и в организациях. Так, например, в летном подразделении Домодедовского авиапредприятия весь летный состав борется за отличное выполнение каждого полета по нормативам летных оценок. Наряду с этим организовано

соревнование за высокую экономическую эффективность каждого рейса. КОНКУРСЫ профессионального мастерства, соревнования по профессиям на хорошем организационном уровне проводятся на предприятиях и в организациях Северо-Кавказского, Украинского, Западно-Сибирского и других управлений гражданской авиации. Победители конкурсов награждаются в торжественной обстановке ценными подарками, путевками в дома отдыха и пр.

Богатый опыт организации социалистического соревнования за досрочное выполнение заданий по производительности труда каждым рабочим на основе личных творческих планов-обязательств накоплен на заводе № 85 гражданской авиации. Здесь около 90 проц. рабочих, имеющих нормированные задания, приняли социалистические обязательства по завершению личных пятилетних планов досрочно на 2—6 месяцев. Выполнение соцобязательств каждым рабочим позволит обеспечить рост производительности труда сверх плана в целом по заводу на 3,6 проц. Для учета и контроля за ходом выполнения личных планов изготовлены единые по заводу формы и бланки, в которых ежемесячно отмечаются достигнутые каждым рабочим результаты. В цехах и на участках организован наглядный показ итогов индивидуального соревнования, который дает возможность оценить результаты, выявить передовиков производства и своевременно наметить меры по оказанию помощи отстающим.

На предприятиях Ленинградского управления гражданской авиации успешно внедряется система бездефектного технического обслуживания авиационной техники (СВТО). Благодаря внедрению этой системы, например, коллектив Петрозаводского авиапредприятия в течение ряда лет успешно выполняет государственные планы без летных происшествий, без задержек и отмен вылетов по вине личного состава, АТБ, значительно повысилась исправность самолетов и вертолетов.

НА ПРЕДПРИЯТИЯХ, где внедряется эта система, действуют специальные комиссии, которые анализируют состояние качества технического обслуживания, характер дефектов, причины, порождающие ошибки и брак, обобщают предложения работников АТБ по устранению имеющихся недостатков в техобслуживании и т. д. Так, в авиационно-технической базе Ленинградского авиапредприятия на основе предложений инженеров и техников в отдельных цехах проведена перепланировка производственных помещений, рациональнее размещены стелды, оборудование, все рабочие места обеспечены технологическими картами, необходимым комплектом инструмента, контрольно-измерительной аппаратуры.

В АТБ регулярно проводится «дни

качества». Перед ними проводятся комплексные проверки технического состояния самолетов и вертолетов, а также выборочные проверки качества обслуживания авиационной техники инженерами АТБ совместно с представителями летного состава.

Пожалуй, нет такого авиапредприятия, на котором не организовано соревнование за высокую культуру обслуживания пассажиров. Повсеместно усиливается требовательность к кадрам всех звеньев, воспитание их в духе заботливого, уважительного отношения к людям, пользующимся услугами Аэрофлота. Примером может служить опыт накопленный коллективами Сочинского и Самаркандского аэропортов. В передовой статье «Правды» отмечалось, что ценный опыт, методы труда сочинцев надо внедрять повсеместно, шире распространять, всемерно развивать социалистическое соревнование за высокую культуру обслуживания пассажиров («Правда», 5 июля 1975 г.).

ПРИ ПРОВЕДЕНИИ занятий пропагандисту целесообразно использовать наглядные пособия: Основы экономических знаний для рабочих. М., Политиздат, 1973, с. 5—16, 94—95; Политическая экономия. В 2-х выпусках. Выпуск 2. М., Политиздат, 1971, с. 21.

Диапозитивы: Болдырев В. А. Наша социалистическая экономика.

Диафильмы: «Наша социалистическая экономика»; «Социалистическое соревнование на современном этапе»; «Режим экономии — социалистический метод хозяйствования».

Рекомендуется поручить слушателям изготовить наглядные пособия к теме, используя местный материал.

ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ЛИТЕРАТУРА
Брежнев Л. И. Приветственное письмо авиаработникам Тюмени. «Правда», 27 июня 1975 г.

Социализм и труд. Учебное пособие для рабочих. Изд. «Правда» М., 1975, с. 5—32.

Труд в социалистическом обществе. «Экономическая газета», 1974, № 10, с. 11—14.

Валитов М. Творческая сила социалистического соревнования. «Коммунист», 1975, № 12, с. 32—40.

Гречишников П. Развитие творческой активности трудящихся. «Политическое самообразование», 1975, № 4, с. 89—97.

Греков Л. Встречный план москвичей. «Агитатор», 1975, № 2, с. 11—15.

Бочкарев Г. От личных планов рабочих — к встречным планам предприятий. «Социалистический труд», 1975, № 2.

Бугаев В. (статья). «Гражданская авиация», 1975, № 4, 5.

Бугаев В. Аэрофлот сегодня и завтра. «Правда», 25 февраля 1975 г.

Бугаев В. Авиация служит народу. «Советские профсоюзы», 1975, № 17.

Зуев В. На финише завершающего года. «Гражданская авиация», 1975, № 9.

Зуев В. Трудовая вахта авиаторов. «Труд», 16 августа 1975 г.

Постановление коллегии МГА и Президиума ЦК профсоюза авиаработников от 28 августа 1975 г. «О мерах по выполнению постановления ЦК КПСС «О социалистическом соревновании за достойную встречу XXV съезда КПСС» в гражданской авиации».

Постановление Президиума ЦК профсоюза авиаработников от 15 июля 1975 г. «Об опыте организации соцсоревнования экипажей сельскохозяйственной авиации Крепоносова С. А. и Данилова В. Н. Управления гражданской авиации центральных районов».

Постановление Президиумов ЦК профсоюза авиаработников и ЦК профсоюза работников авиационной промышленности от 14 мая 1975 г. «Об опыте организации социалистического соревнования на основе договоров о творческом содружестве коллективов предприятий авиационной промышленности и гражданской авиации».

Постановление Президиума ЦК профсоюза авиаработников от 26 ноября 1974 г. «Об опыте работы хозяйственных руководителей и комитетов профсоюза предприятий Ленинградского управления гражданской авиации по внедрению системы бездефектного технического обслуживания авиационной техники».

Платан «Знаменосцы пятилетки». О Герое Социалистического Труда командире самолета Ан-2М А. Н. Кулакове. Изд. «Платан» М., 1975.

КУЛЬТУРНО-МАССОВЫЙ ОТДЕЛ ЦК ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ.

ЛИЛОВО - СЕРОЕ утро вступало на асфальт, почти сливаясь с ним цветом. Словно огромные птицы, присевшие отдохнуть, стояли на самолетах. Немного их было в этот час. Ночные машины уже далеко в пути, а под утро рейсов в расписании мало.

Это была пора предрассветного затишья. Но уже ежились в залах пассажи-

ней, «родной», как он сказал, смена был бригадиром. И чувствами еще не расстался с ней, ведь не раз коллективом занимали первые места в соревнованиях, сплотились. Как-то попутится здесь! Впрочем, он быстро сошелся с людьми, его уже величают просто Захарыч. Да и люди неплохие. Правда, состав смены пока зыбкий. Кто учится, кто в отпуске, эксплуатационник Б. Л. Щукин вот

стал авиатехником, потом учился руководить людьми, как бригадир. Меня заинтересовал некий «крюк» на пути к авиации, который есть в судьбе Михаила Захаровича. Он поступал на заочное отделение механического факультета сельхозинститута. Почему? Ведь можно было пойти и в авиационный!

Оказалось вот при каких обстоятельствах принима-

пожалуй, труднее вышепечисленных — воспитывать человека. Человек этот, учащийся ГПУ, трудный подросток. Негладко идут дела у него в училище. Вроде поначалу беседовал с ним, все понимал парень, жалоб меньше на него стало. А тут опять происшествие. Переживает за своего подопечного Корепанов, ведь он взялся отвечать за него, но безнадёжным дело не считает.

* Будни депутата

«Привычка к труду благородная»

ры, стравивая прилипчивый сон. Кидались, как в омут, в утренний холод постояльцы гостиницы. Скорей, скорей бы домой! — нетрудно было прочесть на каждом лице. Много ходило по залу южан — у них еще тепло...

Итак, пассажиры мечтали о доме, а рабочие и служащие порта занимались привычными делами, чтобы осуществить эти мечты точно по расписанию.

Всю смену Корепанова я застала на месте. Очередной самолет был отправлен. Читали газеты, тихо переговаривались, грелись. До конца работы оставалось обслужить лишь один самолет. Если читатель приготовился узнать, что дальше, за этой тишиной, последует драматический поворот событий, поспешу разубедить: нет, все будет у Корепанова как много лет подряд, т. е. нормально. И как всякий, хорошо отработавший человек, он заспешит домой, радуясь, что его ждет тепло и отдых.

Смена обслуживает тяжелые машины Ил-18, Ту-134, Ан-24, Ил-14, которые пока что лишь «гостят» в Ижевске, следуя дальше. Михаил Захарович как начальник смены — новопришедший, лишь месяц он в этой должности. В преж-

ней, «родной», как он сказал, смена был бригадиром. И чувствами еще не расстался с ней, ведь не раз коллективом занимали первые места в соревнованиях, сплотились. Как-то попутится здесь! Впрочем, он быстро сошелся с людьми, его уже величают просто Захарыч. Да и люди неплохие. Правда, состав смены пока зыбкий. Кто учится, кто в отпуске, эксплуатационник Б. Л. Щукин вот

стал авиатехником, потом учился руководить людьми, как бригадир. Меня заинтересовал некий «крюк» на пути к авиации, который есть в судьбе Михаила Захаровича. Он поступал на заочное отделение механического факультета сельхозинститута. Почему? Ведь можно было пойти и в авиационный!

Оказалось вот при каких обстоятельствах принима-

лось такое решение.

Принимались обязательства на новый год. Все техники смены включили в социалистические обязательства такой пункт: повышать свой технический и общеобразовательный уровень. Нагорных и Козлов учились, повышали. А он, Михаил! Не хотелось быть пустословом, обязательно надо было выполнять. Вот и пошел Корепанов учиться. И поступил он в «сельхоз», что есть в Ижевске. Но тем, что закончил его, доволен. Технические дисциплины все пригодились в авиационной работе. А на практике накапливались специальные знания.

Михаил Захарович спокоен, рассудителен, несуетлив. А между тем этот человек привык успевать делать очень многое. Второй созыв он является депутатом городского Совета. Депутатские обязанности не из легких. Да к тому же такой человек, как Корепанов, никогда не пойдет по пути упрощения поручений, за доверие старанием платит. Проверяет он работу различных финансовых отделов учреждений города, контролирует, помогает работе уличных комитетов, у себя в старом порту следит за работой столовой, магазина. Но лежит на нем еще одна обязанность, которая,

И еще одного подростка поручил ему председатель депутатской группы, директор школы. С этим Корепанов еще только познакомился.

Подрастают свои дети. Старший работает слесарем в АТБ, младший в техникуме, тоже внимания требуют.

Так вот — крупным, скорым шагом и идет его жизнь. Далеко ушагал Корепанов из детства. Много стало забываться на расстоянии. Но неужели он забыл вот такое!

Шла война. Взрослых мужчин забирали она от родных мест на поля сражений. Оставались женщины, старики, дети. Вся работа легла на их плечи, в том числе и сугубо мужская. Восемилетний Миша Корепанов тоже работал за взрослого. Убирал картошку, хлеб, овощи с колхозных полей. Так много вкладывал своих сил в эту



Большим уважением в коллективе авиационно-технической базы Курганского авиапредприятия пользуется член КПСС техник-бригадир Валентин Яковлевич Мурашов.

Его рабочий стаж на этом месте работы — с 1948 года!

Товарищи по работе избрали Валентина Яковлевича членом партбюро АТБ, народным заседателем городского суда Кургана.

работу, что заслужил награду — медаль «За доблестный труд». Наверное, до сих пор волнуется Корепанов, вспоминая, как принимал ее.

«Привычка к труду благородная», воспитанная еще в детстве, пристала к Корепанову на всю жизнь. Завидная привычка.

Т. РАЗУМОВ.

г. Ижевск.

В НИЦЕ началась решающая стадия давней битвы авиакомпаний «Эр-Франс» и «Бритиш Эйруэйз» за будущее их сверхзвукового пассажирского лайнера «Конкорд». Появле-

Схватка

авиакомпаний

ние на свет детища французской и английской авиапромышленности было враждебно встречено западными транспортными авиакомпаниями, прежде всего американскими, на долю которых падало более двух третей перевозок между Европой и Америкой. Американские конкуренты отказались купить хотя бы один франко-английский супер-лайнера.

Была организована шумная кампания против посадки «Конкорда» в аэропортах США. Было оказано давление на соответствующие власти, в результате чего «Конкорд» лишен права приземляться на территории США.

Теперь заокеанские конкуренты подготовили «Конкорду» новый удар. Они требуют, чтобы тарифы на полеты в нем были на 30—50 процентов выше, чем в первом классе обычных пассажирских самолетов. Расчет строится на то, что массовый пассажир будет избегать дорогостоящего сверхзвукового самолета, а его хозяева понесут очевидные убытки.

Борясь против французской конкуренции, американские конкуренты уже сумели «подставить ножку» двум новым типам самолетов — «Аэробус» и «Меркьюр», строящихся во Франции в сотрудничестве с рядом партнеров по «Общему рынку». Оба эти аппарата не находят сбыта на международных рынках. Теперь, очевидно, настала очередь подрубить крылья «Конкорду».

Л. ВОЛОДИН,
[«Известия»].

Объявление

ОРДЕНА ЛЕНИНА
АКАДЕМИИ
ГРАЖДАНСКОЙ
АВИАЦИИ
ПРОИЗВОДИТ НАБОР
НА ПЕРВЫЙ И СТАР-
ШИЕ КУРСЫ
ЗАОЧНОГО
ФАКУЛЬТЕТА
ПО СПЕЦИАЛИЗА-

ЦИИ:
ЛЕТНАЯ ЭКСПЛУАТАЦИЯ (квалификация инженер-пилот);
ВОЗДУШНАЯ НАВИГАЦИЯ (инженер-штурман);
УПРАВЛЕНИЕ ВОЗДУШНЫМ ДВИЖЕНИЕМ (инженер по управлению движением).

На заочный факультет принимаются лица летного, штурманского и диспетчерского состава гражданской авиации, имеющие свидетельство пилота, штурмана, диспетчера, проработавшие по окончании летного училища не менее одного года, с наличием положительной характеристики по службе; окончившие с отличием принимаются без стажа работы.

На учебу могут быть приняты лица, находившиеся в прошлом на командно-руководящей работе и показавшие себя умелыми организаторами производства, работающие в настоящее время на административных или хозяйственных должностях.

Заявления и другие документы, оформленные согласно правилам приема в ОЛА ГА (приказ МГА СССР от 12 мая 1972 года № 167), направлять в академию через местное управление гражданской авиации в срок до 15 декабря 1975 года.

Поступающий в академию до прохождения отборочной комиссии должен сдать местной квалификационной комиссии управления ГА экзамен по специальному предмету (летной эксплуатации, воздушной навигации, управлению воздушным движением — соответственно для каждой специализации) по программам, утвержденным УУЗ МГА, в объеме требований соответствующих средних специальных учебных заведений.

Поступающие на первый курс, в соответствии с правилами приема в вузы, должны сдать вступительные экзамены по математике (устно и письменно), физике и русскому языку.

Лица, имеющие диплом среднего специального учебного заведения с отличием или награжденные в средней школе золотой (серебряной) медалью, сдают только один экзамен — математику (устно).

Начало занятий очередного набора слушателей заочного факультета — 1 марта 1976 года.

Адрес приемной комиссии: 196210, Ленинград, М-210, Авиагородок, Академия ГА. Телефон 93-98-52.



С каждым днем все заметнее приближение зимы. Лес теряет свой багряный убор, а по утрам лужи покрываются тонким ледком. Но осенний лес еще радует своими последними дарами. Кое-где встречаются грибы, а в болотистых местах созрела клюква.

«По грибы» — назвал свой фототруд наш внештатный автор К. ИВАНОВ.

НАШ АДРЕС
И ТЕЛЕФОН:

г. Свердловск. И 20
Редакция газеты
«Авиатор Урала»
Тел. 295-461.
295-496.

Редактор В. С. ГУРИН.

НС 19551. Заказ № 7583.