

**Трудящиеся Советского Союза! Шире разворачивайте всенародное социалистическое соревнование за достойную встречу XXV съезда КПСС! Боритесь за досрочное выполнение плана 1975 года и успешное завершение девятой пятилетки**

(Из Призывов ЦК КПСС).

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

В. И. ЛЕНИН.



**XXV СЪЕЗДУ  
КПСС—  
ДОСТОЙНУЮ  
ВСТРЕЧУ**

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

# Авиатор УРАЛА

ОРГАН УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ  
И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

№ 39 (2004).

СРЕДА,

**22**

ОКТАБРЯ

1975 г.

ГОД ИЗДАНИЯ

XXXIV

Цена 2 коп.

## Навстречу празднику

До праздника Великого Октября осталось немногим более двух недель. В Уральском управлении гражданской авиации ведется активная работа по подготовке к празднованию 58-й годовщины Великой Октябрьской социалистической революции. Составлен план мероприятий, прошли заседания праздничной комиссии.

Руководители авиационных предприятий разработали и представили эскизы праздничного оформления предприятий и колонн демонстрантов. Оно должно в полной мере отражать лицо авиационных предприятий.

Колонну колышков украсит макет ИЛ-62, яркие транспаранты, колонна авиаторов Уктуса — винтокрылая машина...

В канун праздника авиаторы примут участие в субботниках.

## В счет десятой пятилетки

Коллектив авиационных работников Сыктывкарского предприятия успешно завершил выполнение планового задания пятилетки. План по налету приведенных часов на обслуживании народного хозяйства был выполнен еще в середине апреля. 30 сентября выполнен пятилетний план по участковому пассажирообороту.

Авиационное предприятие завершило выполнение пятилетнего плана по другим основным производственно-финансовым показателям на пять дней раньше намеченных сроков.

Коллектив транспортного подразделения, где командиром Л. В. Шешнев, выполнил свою пятилетку 2 сентября.

Быстро освоив в 9-й пятилетке новый тип самолета — Ту-134, авиаторы добились превышения плановой производительности полетов на нем на 5,3 процента.

А. СОКОЛОВА.

— Современная авиация — это прежде всего скорость и комфорт. За считанные часы вы можете оказаться на другом континенте. Ведь когда-то, скажем, скорость 170 километров в час, которую развивал наш первый отечественный цельнометаллический самолет «АНТ-2», считалась рекордной. Скорость современного воздушного лайнера составляет 650—900 и более кило-

метров в час, что в 10—15 раз больше, чем у поездов, автомобилей, пароходов.



метров в час, что в 10—15 раз больше, чем у поездов, автомобилей, пароходов. Директивный план налета часов с геологами, нефтяниками, строителями, авиаторы Тюмени выполнили еще в марте нынешнего года, доставили по заоблачным трассам свыше

миллиона тонн различных грузов для строителей Крайнего Севера. С большой трудовой победой их поздравил Генеральный секретарь ЦК КПСС товарищ Л. И. Брежнев. Его слова приветствия вдохновляют авиаторов на новые трудовые свершения.

— Какие задачи решает гражданская авиация в завершающем году пятилетки!

— Наша авиация — одна из важных и динамично развивающихся отраслей народного хозяйства. Помимо перевозок пассажиров, Аэрофлот занимается доставкой грузов.

Только за последние десять лет объем перевозок в странах — членах ИКАО (Международной организации гражданской авиации) возрос более чем в четыре раза, в том числе в СССР — почти в пять раз, в США — в три с половиной раза.

Летчики доставляют много различного оборудования и техники строителям Байкало-Амурской магистрали, тюменским нефтяникам, добытчикам угля, нефти, газа.

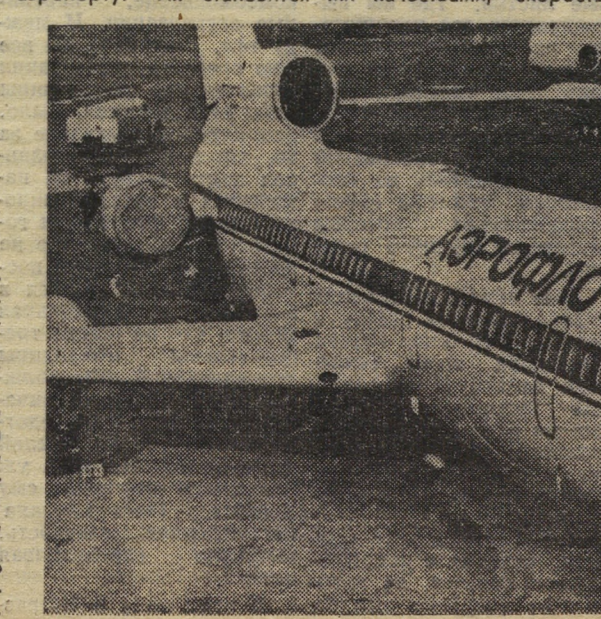
В завершающем году пятилетки Аэрофлоту предстоит перевезти 92 миллиона пассажиров, 370 тысяч тонн почты и более двух миллионов тонн грузов, обработать 91 миллион гектаров земли. В управлениях гражданской авиации сейчас разворачивается социалистическое соревнование в честь предстоящего XXV съезда КПСС, ведется борьба за улучшение качественных показателей — обеспечение безопасности и регулярности полетов, повышение эффективности использования самолетного парка, роста производительности труда, подня-

тия культуры обслуживания пассажиров. Качество обслуживания пассажиров складывается из многих компонентов: от приобретения билета до создания на борту самолета самого образцового сервиса. На это сейчас и направлено внимание всех работников Аэрофлота. В авиационных предприятиях улучшается коммерческая загрузка самолетов, строго контролируется занятость мест, увеличивается частота рейсов.

— Что можно сказать о самолетах нового, «третьего поколения», которые в ближайшее время выйдут на авиатрассы!

— Конструкторские бюро постоянно занимаются созданием новой авиационной техники.

В текущей пятилетке на воздушные трассы вышли самолеты «ИЛ-62М», «ТУ-154», «ТУ-134», «ЯК-40», завоевавшие большую популярность у пассажиров. Эти машины обладают хорошими аэродинамическими качествами, скоростью



и комфортом. В обозримом будущем к нам поступят самолеты «третьего поколения» — широкофюзеляжный аэробус «ИЛ-86» и реактивный лайнер «ЯК-42».

Авиаконструкторы создали новый грузовой само-

лет «ИЛ-76», который берет на борт до 40 тонн грузов. Кстати, он уже успел потрудиться в небе Тюмени. Перевозил для нефтяников Самотлора и газодобытчиков Надыма крупногабаритные грузы.

Сельскохозяйстве и в авиации в скором времени получит легкий самолет «М-15» с реактивным двигателем, который заменит всем известный «АН-2», работающий на наших полях до сих пор. Его создают польские и советские специалисты.

Для местных и магистральных авиалиний готовится самолет «ЯК-42» на 120 мест. Скорость его полета более 800 километров в час. Кроме пассажиров, он будет перевозить багаж, почту и грузы.

Мне кажется, что многим пассажирам понравится многоместный широкофюзеляжный аэробус «ИЛ-86» на 350 человек. Крейсерская скорость этого лайнера — 950 километров в час. В таком самолете пассажиры будут летать, имея багаж при себе. Пассажирский «АН-2» на местных линиях заменит пятнадцатиместный самолет «Л-410» чехословацких конструкторов.

Ну и, наконец, скоро начнет свои дальние рейсы

самолет, который все мы ждем с нетерпением, — «ТУ-144». Его скорость вдвое превосходит скорость звука. А что это такое, можно пояснить в таком примере. Из Москвы в Прагу на «ТУ-144» можно будет долететь меньше, чем за час, в Париж — за 1 час 30 минут, в Индию — за 2 часа 30 минут. Сейчас в авиационных подразделениях летный и инженерно-технический состав обучается для вождения сверхзвукового лайнера, воплотившего в себе все последние достижения.

— Ежегодно расширяется международная география полетов Аэрофлота. Наши самолеты летают в 69 стран мира. Видимо, и дальше будет активно развиваться связь гражданской авиации СССР с зарубежными странами и авиационными компаниями!

— Несомненно, воздушные связи нашей страны с другими государствами будут расширяться. Должен сказать, что пятьдесят процентов всех международных перевозок Аэрофлота приходится на долю стран социалистического содружества.

Самолеты под флагом Аэрофлота летают сейчас в подавляющее большинство стран Европы, Азии, во многие африканские государства. В прошлом году начались воздушные рейсы в столицу Перу — Лиму. Только за последний год были заключены межправительственные соглашения о воздушных сообщениях с Республикой Чад, Мавританией, Ливией, Португалией. Впереди открытие новых линий в страны Африки и Америки.

Ив. ФРОЛОВ.  
[«Советская Россия»].

## Рабочее небо

лет «ИЛ-76», который берет на борт до 40 тонн грузов. Кстати, он уже успел потрудиться в небе Тюмени. Перевозил для нефтяников Самотлора и газодобытчиков Надыма крупногабаритные грузы.

Сельскохозяйстве и в авиации в скором времени получит легкий самолет «М-15» с реактивным двигателем, который заменит всем известный «АН-2», работающий на наших полях до сих пор. Его создают польские и советские специалисты.

Для местных и магистральных авиалиний готовится самолет «ЯК-42» на 120 мест. Скорость его полета более 800 километров в час. Кроме пассажиров, он будет перевозить багаж, почту и грузы.

Мне кажется, что многим пассажирам понравится многоместный широкофюзеляжный аэробус «ИЛ-86» на 350 человек. Крейсерская скорость этого лайнера — 950 километров в час. В таком самолете пассажиры будут летать, имея багаж при себе. Пассажирский «АН-2» на местных линиях заменит пятнадцатиместный самолет «Л-410» чехословацких конструкторов.

Ну и, наконец, скоро начнет свои дальние рейсы





**КАЖЕТСЯ**, совсем недавно осталась за плечами учеба в Омском авиатехническом училище, а вот уже почти десять лет Анатолий Клещев приходит каждый день в службу РИС Кольцово — здесь его работа. Здесь он стал радиотехником II класса, мастером своего дела, о чьих

## Дошка почёта

дотошность в мелочах. Поэтому — то, наверное, и заслужил он право очень строго спрашивать со своих коллег, делать отнюдь не приятные замечания в новаторство. Прежде всего, хотя никакая должностная инструкция не требовала этого от них, тщательно изучили потребности службы дви-

## На своем месте

руках коллеги уважительно говорят — золотые. Молодежь, только что пришедшая в службу, тянется к нему. Немного словный, внешне суровый Анатолий умеет найти к ним подход. Подменяя инженера в случае болезни или отпуска, он обычно много внимания уделяет новичкам. Да и сами ребята уважают его за увлеченность своим делом,

случае грубых ошибок. Сам Анатолий, пожалуй, каждый проводок, каждую деталь аппаратуры, с которой приходится работать, держал в руках — занимается монтажом. К делу относится творчески, с огоньком.

В службе вспоминают: в прошлом году монтировал он с товарищами диспетчерский пульт. Ребята ос-

новения, взяли на заметку все замечания и предложения диспетчеров.

В результате кропотливой работы была составлена схема расположения отдельных узлов пульта. При этом блоки, изготовленные на заводе, были разобраны, включены в рабочее место диспетчера. Работа была признана рацпредложением. Вообще же на счету Анатолия десятки рацпредложений.

Осваивая новую технику, Клещев берет за дело с готовностью, выполняет его хорошо. И что особенно ценно в Анатолии, так это умение не останавливаться на достигнутом. Товарищи по работе отмечают, что Анатолий все время занят, дело он находит себе сам, а не ждет указания «сверху».

Радиотехник II класса — квалификация высокая, но для Клещева она не предел стремлений. Он много занимается самообразованием, быстро схватывает все новое, что появляется в области радиооборудования, полученные теоретические знания применяет на практике. Растет как специалисту в службе ему помогают. Дважды ездил на учебу в рижское летно-техническое училище, где прошел подготовку, изучил матчасть оборудования телевизионного преобразователя. К техническим знаниям, как я уже отмечала, относится серьезно. И на занятиях в системе технической учебы, которые по-

лучших в отделе передозок Печорского аэропорта.

Хлопот у Марии Ивановны хватает: нужно организовать хорошую, слаженную работу смены по приему и выпуску самолетов, добиться высокой регулярности полетов, полной коммерческой загрузки воздушных судов, осуществлять проверку полетных и перевозочных документов у экипажей, проверять качество подготовки самолетов бытовой бригадой и многие другие вопросы. Но самым главным Мариа Ивановна считает работу с пассажирами. Не поэтому ли она озабочена нелегкими условиями труда в аэропорту, недостаточностью мест в гостинице для пассажиров.

Вопросы, вопросы... насколько было бы легче работать, если бы они разрешились.

**Б. ПОДСЕКИН**  
(наш внешт. корр.)

## Хлопотливая должность

В кабинет начальника смены Печорского аэропорта вошла взволнованная женщина с ребенком на руках.

— Помогите, пожалуйста, улететь сегодня в Усинск, — обратилась она к начальнику смены Марии Ивановне Гуртовой.

— Измучилась за дальнюю дорогу с приболевшим малышом, а в кассе билетов нет — все проданы.

Мариа Ивановна усадила женщину и принялась обзванивать службы аэропорта, выясняя возможность выполнения дополнительного рейса. Недостатков в пассажирских на Усинск не было. Когда вопрос о выполне-

### Пассажиру — заботу и внимание

нии дополнительного рейса был решен, глаза пассажирки засветились радостью.

Чуткости, внимания и доброты Мариа Ивановне не занимать, об этом красноречиво говорят многочисленные благодарности пассажиров.

Маленькая комнатка начальника смены не бывает пуста. Идут и идут сюда люди с разными просьбами. Одним нужно срочно улететь, другим устроиться на ночлег, третьи интересуются причинами задержки рейсов, возможностью приобретения билетов. Впрочем, вопросов, по которым пассажиры обращаются к начальнику смены, очень много и все они разные.

10 лет работает М. И. Гуртова в отделе перевозок. Она работала, как и многие другие начальники смен, в должности кладовщика коммерческого склада, диспетчера, и вот уже больше года работает начальником смены.

Хлопотливая эта должность, но менять ее ни на какую другую Мариа Ивановна не собирается. Привыкла, сработалась с людьми.

Много внимания Мариа Ивановна уделяет работе с людьми, укреплению трудовой дисциплины, требует от работников смены чуткого, внимательного отношения к пассажирам. Недаром ее смена считается одной из

Экипаж Челябинского летного подразделения, который вы видите на снимке, взял на себя в завершающем году девятой пятилетки повышенные социалистические обязательства и активно борется за звание экипажа имени XXV съезда КПСС. Командир экипажа В. В. Галляминских, штурман В. В. Жигадло, бортрадист В. В. Коробейников, второй пилот В. А. Туркин и бортмеханик В. Ф. Дмитриенко сняты нашим корреспондентом перед очередным рейсом.

Фото А. НАГИВИНА.

## Летать уверенно

Ударник коммунистического труда, командир экипажа, досрочно выполнившего задание завершающего года и всей пятилетки в целом, Анатолий Гаврилович работает с полным обеспечением безопасности полетов. За его плечами — десять лет летной практики. Но Широватов постоянно повышает свое мастерство, умеет грамотно оценить обстановку и принять правильное решение в сложных ситуациях. Много времени уделяет секретарь партийной организации подразделения Широватов молодому поколению подразделения, учит молодых пилотов летать уверенно.

Не жалеет времени командир и для бесед со своим экипажем. Дмитрий Денисович Кулешов летает вторым пилотом. Кроме производственной работы, Дмитрий Денисович уделяет много времени профсоюзной, являясь председателем цехового комитета эскадрильи. Выполнять полет по точному курсу помогает также штурман экипажа Геннадий Никитович Никитин. Он не отстает от других членов экипажа в общественной жизни, являясь членом цехового комитета профсоюза. Безотказную работу двигателя и систем обеспечивает бортмеханик самолета Александр Иосифович Сазонов. И не случайно с экипажа командира корабля Широватова берут пример все экипажи летного подразделения.

**В. БОДЯКИН,**  
г. Сыктывкар.



**С**ОВСЕМ недавно, в середине октября, самолетно-моторный парк подразделения перебазировался из старого аэропорта в новый. До этого шла большая подготовительная работа. Понятно, что в такой сложной обстановке, когда службы были разобщены и в силу объективных причин страдала оперативность связи между ними, от летного состава подразделения требовалась особенно высокая дисциплина, четкость в исполнении служебных обязанностей. Устав о дисциплине работников гражданской авиации помог командованию подразделения мобилизовать людей на работу с полным обеспечением безопасности полетов.

Как и все, мы отнеслись к Уставу, как к документу, необходимому в повседневной работе.

Устав — документ воспитательного значения. Мы начали работу по ознакомлению с его требованиями с командиров звеньев, с бесед в подразделениях. Положения Устава были включены в программу технической учебы. При продлении пилотских свидетельств наряду с вопросами по специальности непременно задавались вопросы и по Уставу. Мною был составлен специальный вопросник по Уставу из 33

## С чувством ответственности

вопросов, где затрагивались и меры поощрения авиарботников и меры наказания. По этому вопросу личный состав подразделения готовился и сдаче зачетов. Зачеты были всеми сданы.

В порядке самокритики надо признать, что при

Полгода прошло с того времени как приказом министра гражданской авиации был введен в действие Устав о дисциплине работников гражданской авиации.

О том, какая работа была проведена по изучению этого документа, отвечает ли состояние дисциплины возросшим требованиям, предъявляемым теперь к работникам Аэрофлота, мы попросили рассказать командира летного подразделения Ижевского авиапредприятия Владимира Михайловича Соенина.

Изучении Устава мы слабо использовали метод наглядной агитации, боевые листки, где бы высеивались его нарушения, да и самих текстов Устава попросту не хватало. Этот «дефицит» наглядной агитации старались восполнить тем, что при изучении требований всегда ссылались на конкретные примеры своего подразделения, которые вызвали нужную реакцию.

Хочу отметить большую индивидуальную работу в период изучения Устава командира звена, секретаря партийной организации подразделения Владимира Иосифовича Калининского, который показывает товарищам пример принципиальности в отношениях.

В подразделениях прошли занятия с командирами самолетов, на которых по вопросам дисци-

лины в свете требований Устава выступали командиры подразделений. Председатель объединенного комитета профсоюза, заместитель командира по политико-воспитательной работе контролировали дисциплину пилотов.

В вопросах укрепления дисциплины принимают участие общественные, комсомольские, партийные организации. И между тем, конечно, не все еще средства воспитания сознательной дисциплины нами используются. Было, например, выяснение за то, что экипаж не подписал карту вылета, за нарушения в технике пилотирования. Эти факты говорят о том, что еще не достаточно глубоко и последовательно ведется в экипажах индивидуальная работа, что не всегда требовательны командиры подразделения. Мы должны вести профилактическую работу по предотвращению нарушений дисциплины. Но коль уж нарушение допущено, ему должна быть придана общественная гласность, вынесена справедливая оценка.

В этом году в подраз-

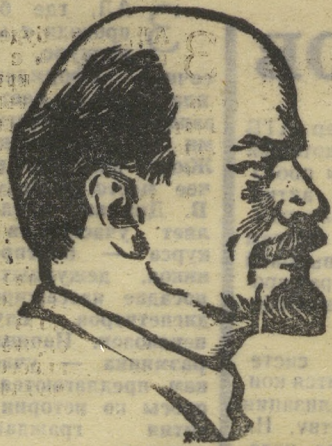
делении особенно много экипажей переучивалось летать на Ан-24, много было в связи с этим введено в строй молодых командиров Ан-2. Перед нами стоит задача воспитать их настоящими, умелыми руководителями с высоким чувством ответственности. В этом также поможет Устав, требования которого способствуют повышению безопасности полетов, качеству обслуживания пассажиров.

Иначе говоря, человек на своем месте. И не случайно в 1974 году он получил нагрудный знак «Победитель соцсоревнования» и признан лучшим по профессии.

**Л. СЕРГЕЕВА.**







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 № 5. СОВРЕМЕННОЕ ПРОИЗВОДСТВО И ДИСЦИПЛИНА ТРУДА.

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

Капиталистическая дисциплина труда, как известно, держится на страхе безработицы, на социальном беспорядке. Принципиально иной характер имеет дисциплина труда при социализме. Товарищ Л. И. Брежнев в речи на торжественном заседании в Ташкенте, посвященном вручению Узбекской ССР ордена Дружбы народов, говорил: «Наш идеал — сознательная дисциплина, которая предполагает и хозяйское отношение к делу, и творческую сметливость, и широкий простор для инициативы трудящихся». Такая дисциплина обеспечивается утверждением общественной собственности на средства производства, целенаправленной идейно-воспитательной работы в массах.

Труд при социализме перестает быть средством самовозрастания капитала, утрачивает подневольный характер, превращается в труд на себя, на свое общество. Социалистическая собственность, связывая все народное хозяйство в единое целое, устраняет существующую при капитализме коренную противоположность интересов различных групп людей, ставит на первый план общие интересы трудящихся.

Весьма актуальна проблема укрепления трудовой дисциплины на современном этапе коммунистического строительства, когда усложняются задачи хозяйственного и культурного строительства, бурно развивается наука и техника, возрастают масштабы механизации и автоматизации производства, внедряются новые системы управления и др. Сейчас одна минута, потерянная каждым работником за смену, равнозначна по народному хозяйству в целом дополнительному содержанию около 200 тысяч работников. Отсюда и возникает потребность в согласованных и четких действиях, в их координации, в строжайшей дисциплине и ответственности всех участников производства.

Это всецело относится и к гражданской авиации.

Значение дисциплины в Аэрофлоте обуславливается и тем, что возросла тяжесть последствий, к которым приводит недисциплинированность личного состава. В результате небрежности, халатности, неорганизованности отдельных работников подвергается угрозе жизнь десятков и сотен людей, выводится из строя дорогостоящая авиационная техника, снижаются экономические и качественные показатели работы, государству наносится непоправимый материальный и моральный ущерб. Необходимость укрепления дисциплины вызывается и тем, что по роду своей деятельности значительная часть летного и инженерно-технического состава длительное время работает в отрыве от баз.

ДИСЦИПЛИНА в гражданской авиации, как указывается в новом Уставе, состоит в строгом соблюдении всеми работниками порядка и правил, установленных законодательством СССР, приказами, наставлениями и инструкциями Министерства гражданской авиации и другими нормативными актами. Она состоит в беспрекословном, точном и своевременном выполнении возложенных на них служебных обязанностей, а также приказов, указаний и

распоряжений начальников и является важным средством обеспечения безопасности и регулярности полетов.

Следует разъяснить слушателям, что подавляющее большинство работников гражданской авиации строго соблюдает социалистическую дисциплину, добросовестно трудится, с честью выполняет свой гражданский и служебный долг. Необходимо отметить, что в текущей пятилетке награждено орденами и медалями восемь предприятий и свыше семи тысяч трехсот авиарботников, двадцать девять — присвоено звание Героя Социалистического Труда, почетные звания «Заслуженный пилот СССР»

## Рекомендации

по изучению курса «Социализм и труд»

в школах коммунистического труда

на предприятиях и в организациях

авиарботников

и «Заслуженный штурман СССР» присвоено 154 авиарботникам. Знаком «Отличник Аэрофлота» награждено 5512 человек. По итогам работы за минувший год около семнадцати тысяч человек награждены знаками «Победитель социалистического соревнования 1974 года» и «Ударник девятой пятилетки».

Следует подчеркнуть, что в результате проведенной организаторской и политической работы повысился общий уровень дисциплины и организованности во многих предприятиях и организациях гражданской авиации. За последнее время произошло снижение количества грубых проступков. Отмечается заметное сокращение количества и чрезвычайных происшествий.

В ряде управлений и предприятий накоплен положительный опыт работы командных кадров, партийных и профсоюзных организаций по укреплению дисциплины и воспитанию личного состава. Заметно улучшилась эта работа в управлениях: Белорусском, Казахском, Красноярском, Московском транспортном, Северо-Кавказском, Украинском и ЦУМВС.

Повышение уровня дисциплины и творческой активности авиарботников в ряде управлений и предприятий положительно сказывается и на выполнении производственных задач. Государственный план и социалистические обязательства 1974 года в целом по Министерству гражданской авиации выполнены досрочно. Есть все предпосылки, что плановые задания завершающего года пятилетки также будут перевыполнены.

ЗА ПОСЛЕДНИЕ два года вопросы состояния дисциплины и безопасности полетов регулярно обсуждались на рабочих собраниях, активах, комитетах профсоюза. Все республиканские и территориальные комитеты профсоюза вопросы состояния воспитательной работы, дисциплины труда и безопасности полетов обсуждали на пленумах и заседаниях Президиумов РТК. Хозяйственные руководители и профсоюзные организации Армянского, Архангельского, Белорусского, Волжского, Грузинского,

Латвийского, Северного, Магаданского, Таджикского РТК обсудили состояние работы общественных инспекторов по безопасности полетов и разработали меры по устранению вскрытых недостатков, что активизировало их работу. Хорошо работают советы общественных инспекторов Украинского, Западно-Сибирского и Северо-Кавказского УГА и др.

Опыт комитетов профсоюза и командно-руководящего состава в организации воспитательной работы и укреплению дисциплины обобщается и распространяется. Так, ЦК профсоюза обобщил опыт работы общественных инспекторов по безопасности полетов Днепропетровского авиапредприятия, работающего более 15 лет без тяжелых летных происшествий, и рекомендовал этот опыт использовать на всех авиапредприятиях.

На укрепление дисциплины большое влияние оказывает работа товарищеских судов. Сейчас в коллективах авиарботников их насчитывается около 1700. Ежегодно возрастает число дел, которые они рассматривают на своих заседаниях.

Руководствуясь постановлением ЦК КПСС о работе по подбору и воспитанию идеологических кадров в партийной организации Белоруссии, хозяйственные руководители, профсоюзные комитеты под руко-

недобросовестных людей несут урон товарищи по работе, бригада, служба, цех, предприятие. Полезно также оценить действенность системы учета трудовой дисциплины. На некоторых предприятиях, к примеру, плохо регистрируются внутрисменные потери рабочего времени из-за бездействия оборудования, частых перекуров, преждевременного ухода на обед, с работы и т. п. Это затрудняет борьбу за высокую дисциплину труда.

Слушателям школы полезно изучить существующую на предприятии практику общественных, экономических и административных методов воздействия на нарушителей дисциплины. Это, несомненно, поможет выявить недостатки в организации данной работы, выработать более действенные методы их искоренения.

При проведении рассказа и беседы со слушателями целесообразно использовать диапозитивы «Научная организация и дисциплина труда» (М., изд-во «Знание», 1973 г.).

### ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ЛИТЕРАТУРА:

О социалистическом соревновании за достойную встречу XXV съезда КПСС. Постановление ЦК КПСС. «Правда» 22.VIII.1975.

О работе партийных организаций Тульской области по воспитанию социалистической дисциплины труда в коллективах промышленных предприятий и строек. Постановление ЦК КПСС 9.XII.1966.

Об участии руководящих и инженерно-технических работников Череповецкого металлургического завода в идейно-политическом воспитании членов коллектива. Постановление ЦК КПСС 21.XII.1971 г.

О работе партийной организации Минского тракторного завода по повышению производительной и общественно-политической активности трудового коллектива. Постановление ЦК КПСС 21.II.1972.

О мерах по усилению борьбы против пьянства и алкоголизма. Постановление ЦК КПСС 16.V.1972.

Делу — каждый час. Передовая. «Правда» 4.VI.1975.

Буданова М. Усиление роли коллектива в воспитании дисциплины труда. «Социалистический труд», 1974, № 12, с. 104—107.

Пятаков А. Трудовая дисциплина и меры ее укрепления. «Социалистический труд», 1974, № 5, с. 118—127.

Адуев А. Закон и трудовая дисциплина. «Агитатор», 1974, № 8, с. 59—60.

Кулагин Н. Высокая трудовая дисциплина и ответственность за порученное дело — залог успеха. (Брошюра для слушателей школ коммунистического труда гражданской авиации). М., «Транспорт», 1973.

Устав о дисциплине работников гражданской авиации (утвержден Постановлением Совета Министров СССР 4.V.1975).

О состоянии дисциплины в гражданской авиации и мерах по ее дальнейшему укреплению. Постановление Коллегии МГА 19.VI.1975.

О задачах профсоюзных организаций по улучшению воспитательной работы и укреплению дисциплины в соответствии с требованиями ЦК КПСС о повышении безопасности полетов. Постановление V Пленума ЦК профсоюза авиарботников. 13.VIII.1973. О ходе выполнения постановления V (1973 г.) пленума ЦК профсоюза авиарботников. Постановление Президиума ЦК профсоюза авиарботников 25.III.1975.

О работе Тюменского территориального комитета профсоюза по выполнению постановлений V (1973 г.) Пленума и Президиума ЦК профсоюза от 25 марта 1975 г. об улучшении воспитательной работы и укреплении дисциплины и задачах РТК по выполнению постановления Коллегии МГА от 19.VI.1975 г. Постановление Президиума ЦК профсоюза авиарботников 20.VI.1975.

Об опыте работы общественных инспекторов по безопасности полетов Днепропетровского авиапредприятия Украинского управления гражданской авиации. Постановление Президиума ЦК профсоюза авиарботников 14.X.1974.

КУЛЬТУРНО-МАССОВЫЙ ОТДЕЛ ЦК ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ.

СЛЕДУЕТ поручить некоторым слушателям проанализировать, в какой мере из-за нарушения трудовой дисциплины, халатности, безответственности отдельных



# Вклад рационализаторов



Важное значение в дальнейшем ускорении темпов научно-технического прогресса имеет массовое творчество трудящихся, деятельность изобретателей и рационализаторов.

Большой подъем творческого энтузиазма вызвало приветствие Генерального секретаря ЦК КПСС товарища Л. И. Брежнева, тепло поздравившего изобретателей и рационализаторов страны с досрочным выполнением принятых на девятую пятилетку социалистических обязательств по экономии материальных, трудовых и финансовых ресурсов за счет использования в народном хозяйстве изобретений и рационализаторских предложений.

В создание рационализаторского фонда экономики вносят вклад рационализаторы и изобретатели Сыктывкарского авиапредприятия. На предприятии 590 человек являются членами ВОИР. За годы девятой пятилетки изобретателями и рационализаторами разработано 1260 рационализаторских предложений, из которых внедрено в производство 1160. За 4 года и 8 месяцев девятой пятилетки внедрено 30 изобретений и 225 новшеств из патентной литературы и научно-технической и межот-

раслевой информации. За счет внедрения рационализаторских предложений, изобретений и новшеств предприятие получило экономию 140 тысяч рублей. Все это способствовало росту производительности труда, совершенствованию производства.

Немало высокоэффективных новшеств внедрило в производство рационализатор В. М. Шульгин — начальник ОКС, который постановлением президиума областного совета ВОИР от 19.11.73 г. награжден знаком «Отличник изобретательства и рационализации 1973 года»; постановлением пре-

зидиума областного совета ВОИР от 19.02.74 г. присвоено звание «Лучший молодой рационализатор Коми АССР» за 1973 г. Каракадько А. К. — начальнику службы СТОПиЭ, Сазановичу В. И. — инженеру АТБ, Тихонову Н. И. — техни-

ку АТБ, Емельянову Ю. П. — инженеру АТБ, Гергарт И. И. — радиотехнику службы РиС; Указом Президиума Верховного Совета Коми АССР от 25.07.74 технику АТБ т. Шешукову Л. М., разработавшему 70 рационализаторских предложений, присвоено звание «Заслуженный рационализатор Коми АССР».

Сыктывкарскому авиапредприятию было вручено переходящее Красное знамя Министерства гражданской авиации по итогам социалистического соревнования среди рационализаторов и изобретателей предприятий гражданской авиации в 1973 году. По итогам 1974 года наше предприятие также находится в числе лучших.

Партийная, профсоюзная, комсомольская организации совместно с руководством предприятия и советом ВОИР организовали школу молодого рационализатора, состав слушателей был согласован с руководителями подразделений и служб, что включает работу школы «вхолостую». Школа молодого рационализатора усматривает в своем плане пропаганду рационализации и изобретательства и дает необходимый минимум знаний для начинающего рационализатора.

Руководителем школы является инженер АТБ В. И. Сазанович, который является хорошим производственным и активным рационализатором. Сазанович по итогам 1974 г. удостоен высокой чести быть сфотографированным у Знамени Победы.

Руководителем школы является инженер АТБ В. И. Сазанович, который является хорошим производственным и активным рационализатором.

На предприятии систематически проводятся конкурсы по рационализации и изобретательству. На последний конкурс, который проходил с 1 июля по 17 августа, поступило 29 предложений. Активное участие в конкурсе приняли рационализаторы АТБ и РиС. Ими были поданы и наиболее интересные предложения.

В начале этого года, завершающего года пятилетки, были приняты повышенные социалистические обязательства, которые обязывают рационализаторов, ИТР приложить максимум усилий для их выполнения, но прошедшие собрания инженерного состава, собрания рационализаторов авиапредприятия, которые проводились в июне и сентябре, показывают, что не все у нас гладко, не все службы принимают участие в этой важной работе, в ряде случаев имеющиеся новшества не внедряются в производство.

Совсем немного времени остается до открытия XXV съезда — съезда, который подведет итоги 9-й пятилетки и наметит рубежи на 10-ю пятилетку. Поэтому рационализаторам Сыктывкарского авиапредприятия нужно приложить все усилия, чтобы достойно встретить XXV съезд нашей партии.

Л. БЕЛОГОЛОВ, главный инженер АТБ аэропорта Сыктывкар.

3 Ал, где будет проводиться конкурс, оформленный плакатами, цветами, заполняется участниками и болельщиками. Жюри занимает рабочее место, и ведущая В. Димова представляет участников конкурса — бортипроводников, дежурных по посадке пассажиров и диспетчеров служб перевозок. Начинается разминка — участникам предлагаются вопросы по истории развития гражданской авиации.

## Конкурс мастерства

И наконец последнее задание на тему «Мой любимый город». Интересно рассказали о любимом городе Сыктывкаре бортипроводница Конради Валя, о столице нашей Родины — Москве ее коллега Афанасова Тая.

Ведется окончательный подсчет баллов, и вот результат — первое место среди бортипроводниц заняла Конради Валя, по итогам конкурса среди диспетчеров первенство присуждено В. Сипягиной. В конкурсе дежурных победу завоевала К. Полуэктова.

Наступил торжественный момент. Председатель жюри вручает лучшим по профессии ценные подарки.

Участники конкурса, занявшие первые и вторые места, продолжат состязания в мастерстве на заключительном конкурсе Коми управления ГА, который проводится в этом месяце.



# Доверено лучшим экипажам

Не узнать, пожалуй, Ухтинский аэропорт человеку, побывавшему в нем лет пять назад. У нас произошли большие перемены: построен новый аэровокзал, которому пока нет равных на севере, прямыми рейсами связали город Ту-134 с Москвой и Ленинградом, получил прописку в Ухте и флагман местных воздушных линий — самолет Як-40, освоены вертолеты Ми-8 и Ми-6.

И вот ухтинские авиаторы переворачивают новую страницу в истории освоения авиационной техники. На днях в приподнятом настроении из Ростова-на-Дону возвратились два ухтинских экипажа. Обратился к командиру одного из них Василию Николаевичу Кудрявцеву.

— Наш экипаж прошел теоретическую программу переучивания на вертолет Ми-10К, вертолет-кран. Вариант «кран» — лишь один из видов выполняемых этим вертолетом работ. Осталь-

ные варианты — «подвеску» и «перегонку» — вертолетчик уже знает. Этот вертолет сделан на базе Ми-6, поэтому особых затруднений при его освоении мы не испытываем. Но подготовка к полетам на нем, выполнение их в производственных условиях потребуют от нас максимального внимания.

— На экипаж Кудрявцева выбор пал не случайно, — говорит командир подразделения вертолетов Ми-6 Лев Александрович Метелин. Его состав: штурман Е. Д. Дружинин, бортмеханик Ю. А. Березин, бортрадист В. Н. Саченко — не менялся с самого момента организации. Новичками являются лишь вторые пилоты, которые приходят в экипаж, чтобы получить соответствующую подготовку и затем занять командирское кресло в другом экипаже.

По итогам прошлого года экипаж является лучшим экипажем Ми-6 в авиапредприятии. Вот поэтому именно этим специалистам и до-

верено трудное и почетное дело освоения новой авиационной техники.

Второй экипаж, осваивающий новый вертолет — инструкторский, возглавляет его командир вертолетного подразделения В. В. Варенов.

Вертолет Ми-10К найдет широкое применение в обслуживании народного хозяйства. Он удобен, экономичен, в первую очередь, при транспортировке крупногабаритных грузов весом до 11 тонн на короткие рас-

стояния, на северные новостройки, при монтаже линий электропередач. Строители и разведчики недр Коми республики проявляют горячий интерес к вертолету-крану, ждут его.

Первые полеты Ми-10К будут совершены в северном небе в первом году десятой пятилетки.

Н. ОВЧИННИКОВ, заместитель командира по политико-воспитательной работе Ухтинского авиапредприятия.



## Воля к победе

го комсомола. Игры проходили напряженно, однако явное преимущество перед остальными соперниками проявили обе кольцовских команды — мужская и женская. Они завоевали призовые кубки. На втором месте были мужская и женская команды волейболистов Челябинска.

М. ГУЧКОВ, инструктор по физической культуре и спорту. Кольцово.

Авиаторы Челябинска, Кургана, Перми, Утуса, Кольцово и авиаремонтники завода № 404 гражданской авиации принимали участие в товарищеских встречах по волейболу. Они проходили в спортзале ДК авиаторов Кольцово и были посвящены 52-й годовщине Ленинско-



Уральское управление гражданской авиации с глубоким прискорбием извещает, что 16 октября 1975 года на 68-м году жизни скончался бывший работник УрУ ГА, член КПСС с 1926 года, участник Великой Отечественной войны Григорий Павлович КИСЕЛЕВ и приносит искренние соболезнования семье и родственникам покойного.

НАШ АДРЕС И ТЕЛЕФОН:

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

Редактор В. С. ГУРИН.  
НС 25016. Заказ № 7695.

Продолжается подписка на газету «Авиатор Урала». Напоминаем нашим читателям, что с нового года большинство подписчиков будут получать газету на дом. Не забудьте своевременно оформить подписку на «Авиатор Урала».