

# УРАЛЬСКИЕ АВИАРАБОТНИКИ РАПОРТУЮТ:

\* Трудовые подарки XXV съезду КПСС

**10 ноября — есть пятилетка!**  
**16 декабря — есть годовая!**

**XXV СЪЕЗДУ  
КПСС —  
ДОСТОЙНУЮ  
ВСТРЕЧУ!**

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!



## Авиатор УРАЛА

ОРГАН УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ  
И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

№ 47 (2012),  
СРЕДА,  
**24**  
ДЕКАБРЯ  
1975 г.  
ГОД ИЗДАНИЯ  
XXXIV  
Цена 2 коп.

ЗАДАНИЯ —  
ДОСРОЧНО

## Работники гражданской авиации завершили пятилетку

**Плюс  
11 миллионов**

8 декабря подразделение самолетов Ил-18 и Ту-154 Бельцовского предприятия рапортовало о том, что свои социалистические обязательства и встречный план по налету тонно-километров и производительности полетов коллектив выполнил досрочно. Первым в подразделении со своим заданием справился летный коллек-



тив, где командиром А. В. Никулин. Они выполнили его 5 декабря. До конца года подразделение налетает дополнительно 11 млн. тонно-километров.

**Новые  
самолеты**

В декабре в Магнитогорском авиапредприятии создано новое подразделение грузовых самолетов Ан-26. Закончено переучива-

ние экипажей, подходит к концу подготовка технического состава. С начала 1976 года начнется эксплуатация этого нового для авиапредприятия типа самолетов. Командиром подразделения назначен Владимир Константинович Козятин.

Выполняя решения XXIV съезда КПСС, руководствуясь указаниями Генерального секретаря ЦК КПСС товарища Л. И. Брежнева по вопросам дальнейшего развития транспорта, развернув широкое социалистическое соревнование, работники Аэрофлота досрочно выполнили план, установленный на годы девятой пятилетки по пассажирообороту.

## Коллективу Аэрофлота

В газете «Правда» за 10 декабря 1975 г. опубликовано сообщение ЦСУ СССР о досрочном выполнении работниками Аэрофлота плана, установленного на годы девятой пятилетки. Достиженные успехи являются результатом самоотверженного труда личного состава, деятельности социалистического соревнования, большой политической и организаторской работы командно-руководящего состава и общественных организаций. От имени коллегии и от себя лично горячо поздравляю всех работников Аэрофлота с досрочным завершением девятой пятилетки и выражаю сердечную благодарность пилотам, инженерам, техникам, рабочим и служащим, командно-руководящему составу, коммунистам и комсомольцам гражданской авиации за большой трудовой вклад в выполнение пятилетнего плана. Выражаю уверенность в том, что работники гражданской авиации будут и впредь настойчиво трудиться над выполнением государственных планов, еще выше поднимут знамя социалистического соревнования за претворение в жизнь решений декабрьского (1975 г.) Пленума ЦК КПСС за дальнейшее повышение эффективности производства и улучшение качественных показателей, за достойную встречу XXV съезда КПСС.

Б. П. БУГАЕВ.

ты в сельском хозяйстве будут проведены на площади около 430 миллионов гектаров.

В числе первых выполнили задания Тюменское и Западносибирское управления, Центральное управление международных воздушных сообщений и управление центральных районов.

За 1971—1975 годы увеличился самолетный парк Аэрофлота, возрос удельный вес перевозок на современных комфортабельных реактивных самолетах Ил-62, Ту-154, Ту-134 и Як-40. Расширилась сеть аэропортов на магистральных и местных воздушных линиях.

Предприятия гражданской авиации оснащались новыми современными средствами автоматизации и механизации производственных процессов. Осуществлялись мероприятия по улучшению обслуживания пассажиров.

Включившись в предсъездовое соревнование, работники гражданской авиации направляют свои усилия на достойную встречу XXV съезда КПСС.

СООБЩЕНИЕ  
ЦСУ СССР.

### ВЫПОЛНЕНИЕ ПРОИЗВОДСТВЕННОГО ПЛАНА ПРЕДПРИЯТИЯМИ УПРАВЛЕНИЯ ЗА 11 МЕСЯЦЕВ 1975 ГОДА (ОПЕРАТИВНЫЕ ДАННЫЕ)

Предприятие	Пассажирооборот	Привлеченные часы	ПОКАЗАТЕЛИ			
			доходы	прибыль	участковый ткм	отправки пассажиров
Свердловское	103,2	120,8	103,4	108,7	101,5	113,8
Курганское	109,2	107,3	107,7	100,0	109,5	92,5
Пермское	111,5	129,4	106,0	115,5	106,0	106,4
Пермское МВЛ	107,5	101,5	103,3	127,7	105,8	94,7
Уктусское	110,8	98,6	100,6	100,0	104,9	96,0
Челябинское	102,8	103,1	103,5	126,6	97,1	109,2
Магнитогорское	108,2	110,7	100,7	100,0	104,4	101,5
Кировское	112,1	106,9	105,1	107,8	103,4	97,7
Ижевское	116,3	104,3	109,1	103,9	113,9	103,7
Итого:	104,9	103,3	103,1	118	101,3	104,2

Развернувшееся социалистическое соревнование за достойную встречу XXV съезда партии позволило большинству предприятий и в целом управлению справиться с 11-месячным планом, который был выполнен 19 ноября по всем основным и большинству расчетных показателей. За одиннадцать месяцев сверх плана дано государству свыше 7 млн. рублей прибыли. За счет роста производительности труда обеспечено 33

процента прироста объема авиационных работ.

В результате предсъездовского соревнования пятилетний план (по сумме уточненных годовых планов) управлением выполнен 10 ноября по всем основным показателям, 1 июля 1975 года управлением были выполнены директивные задания 9-й пятилетки по налету приведенных часов, 10 сентября — по отправке почты.



Аэропорт Чермоз занял первое место в УрУ ГА среди аэропортов МВЛ своей категории. Фоторепортаж о нем читайте на 4 стр. На снимке: пассажиры идут на посадку.



## ПОЛЕТ ГОТОВИТСЯ НА ЗЕМЛЕ

Этот снимок сделан в аэропорту Уктусского авиапредприятия. Сюда, в штурманскую, собираются перед полетом команды самолетов, тщательно готовятся к предстоящему рейсу.

И всегда поможет им дежурный штурман **Нина Александровна Васильева**, сама имеющая немалый летный опыт.

Фото А. Нагибина.



Главной задачей 9-й пятилетки, как это было определено XXIV съездом КПСС, являлось обеспечение значительного подъема материального и культурного уровня советского народа на основе высоких темпов развития производства, повышения его эффективности, научно-технического прогресса и ускорения роста производительности труда.

Личный состав нашего управления, партийные и общественные организации правильно понимали задачи, возлагаемые на нас, и стремились к выполнению их с высоким качеством. Свидетельством тому является выполнение управлением пятилетнего плана по сумме уточненных планов 10 ноября 1975 года.

Но была ли возможность иметь результаты лучше и обеспечить выполнение директивного плана? Да, была.

На ошибках учатся. По-

# План — дело общее

\* За высокую эффективность производства

этому не мешает проанализировать причины некоторых наших неудач. Это тем более уместно сделать в преддверии XXV съезда КПСС, на пороге новой, десятой пятилетки.

Прежде всего я остановлюсь на недостатках, имеющих место в службе пе-

не делают чести службе перевозок. Хуже того, мы еще не добились объективного оперативного расследования жалоб и принятия мер по ним.

Несколько слов в адрес других служб, которые в соответствии с приказом министра ГА СССР № 1—

стое в ноябре самолета Ан-12 (№ 12952), когда выполнение плана было под угрозой срыва.

Трудно логически объяснить и такой факт. Весь 1974 год мы готовились к приему Ту-154, а с прибытием новых машин выяснилось, что запчасти и агре-

предприятие на Ил-18 имеет самую низкую производительность.

Комиссия, которая недавно работала в Челябинске, установила, что остаток топлива на Ил-18, прибывающем на базу, составляет от 5 до 7 тонн.

Ан-12 Свердловского предприятия вылетает в Москву с 11—12 тоннами груза на борту, а московские экипажи на тех же Ан-12 и по тому же маршруту берут 13 тонн. Все эти и другие факты заставляют задуматься над словами об изыскиваемых резервах производства, на которые не скупятся некоторые наши командиры. А может быть, они попросту из-за деревьев не видят леса.

Касаясь наземных служб, можно смело сказать, что у них есть возможности влиять на эффективное использование авиационной техники.

Редко найдешь в Аэрофлоте такое предприятие, которое производит ремонт ВПП в летнее время и днем. Но в противовес логике в Кольцово заведено именно так. Это приводит к серьезным нагрузкам в работе всего личного состава, в том числе и самих наземных служб. И это при ежегодном невыполнении плана по отправке грузов!

На мой взгляд, основной причиной указанных недостатков в вопросах эффективного использования авиационной техники является сравнительно низкий уровень экономической подготовки и, к сожалению, не только среди работников среднего командного звена. И в этом направлении всем нам придется поработать в десятой пятилетке с полной отдачей, помня, что план — дело общее, план — закон.

**В. КУЗНЕЦОВ,**  
заместитель начальника  
УрУ ГА по перевозкам  
и коммерческой  
эксплуатации.



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

**В. И. ЛЕНИН.**

ревозок, ибо занятость кресел в первые 3 года не превысила 77 процентов, а коммерческая загрузка — 80. В этом вина не только ЦАВС и горагентств, где недостаточно контролировалась реализация билетов.

Службы перевозок аэропортов не проводят работы по совершенствованию технологии обслуживания рейсовых самолетов, что в итоге сказывается на регулярности и коммерческой загрузке.

Мы еще не принимаем решительных мер к работникам, «зараженным» элементом местничества. Этот упрек в первую очередь относится к Челябинскому горагентству (начальник т. Тушенцов), где нередко, оберегая свои интересы, забывают об общих интересах управления в целом.

Большое количество жалоб на грубость, невнимательное отношение к пассажирам, утерю багажа, а иногда и просто хищение

74 г. отвечают за выполнение плана и культуру обслуживания пассажиров наравне со службой перевозок.

Следует отметить сравнительно низкую исправность СМП, длительные простои самолетов на техническом обслуживании в АТБ. По этой причине Уральское управление больше всех вносит изменений и поправок в движение рейсов по центральному расписанию и МВЛ.

В этом смысле дело мало в чем улучшилось и в текущем году. И по сей день нам приходится «корректировать» расписание по простой причине — нет готовых к рейсу самолетов. Многие знают, например, какая нервная обстановка сложилась в Уктусе летом этого года, когда ежедневно отменялось по 10 рейсов, а самолеты сиротливо стояли в ожидании техобслуживания. Нельзя умолчать и о «непонятном» про-

гаты для них на 1975 год ОМТС не заказаны (!). Получается, что мы чуть ли не сознательно тормозим использование новой техники.

По-моему, бессмысленно говорить о решительном повышении эффективности до тех пор, пока мы не ликвидируем летные происшествия и предпосылки к ним. За «счет их» мы терем миллионы рублей чистой прибыли. Девятая пятилетка в этом смысле не исключение.

Наиболее острый вопрос, который еще не решен, — это оптимальный расчет коммерческой загрузки. Разумеется, не в ущерб безопасности полетов.

Непонятна в этом смысле позиция командования Челябинского предприятия. Рейсы, выполняемые на Москву из Челябинска, Кургана, Магнитогорска, имеют предельную загрузку 9—11 тонн. И, очевидно, не случайно Челябинское

ки был серьезно поврежден самолет Ан-2. А до этого случая авиапредприятие почти 4 года работало безаварийно.

Вспомним случай, когда пермский бортмеханик-стажер на Ан-24 без всякой команды убрал шасси, в то время как самолет еще

спекторов, каждому — конкретное задание, конкретный участок;

установить контроль за выполнением замечаний инспекторов; заслушивать инспекторов на совете. Обратит внимание на загрузку самолетов в аэропортах МВЛ;

работу, но и работу товарищей.

Основные формы нашей работы — рейды, обследования и инспекторские проверки (выборочные или массовые, плановые или внеплановые). Нужно шире привлекать стенную печать для освещения работы

зопасности полетов в УВД: за нынешний год было два опасных сближения самолетов в воздухе в Кировской зоне и в Пермской. Не просто необходимо строго проверять движущихся — нужно выявлять истинную причину, проанализировать, довести ее до всех. Борис Иванович привел пример, когда нерасторопность в расследовании случая выкатывания Ту-154 при посадке за полосу помешала точно установить причину.

**В. С. ПАСТУХОВ**, старший инженер отдела наземных сооружений, изложил основные требования к аэродрому ГА и летному полю; старший инженер — инспектор инспекции **Г. А. ТРОИЦКИЙ** рассказал о новой авиационной технике управления, а старший инженер-инспектор по метеобеспечению полетов **УрУ ГА. В. В. РЫБИН** подвел некоторые итоги метеобеспечения полетов.

После этого начался оживленный обмен мнениями. Общественные инспекторы обсуждали свои наиболее важные вопросы, выступали свердловчане **В. А. УЛЕЗЬКО**, **В. Л. ДЕРЕВЯНЧЕНКО**, курганец **Н. Г. СМЕРНОВ**, **В. И. СЕНКЕВИЧ** из Перми, **В. И. БОЖКО** из Кирова и многие другие.

В заключение **В. И. АЗОВЦЕВ** дал задание инженерам — инспекторам уделить особое внимание подготовке экипажей, которые будут обслуживать делегатов и гостей XXV съезда КПСС.

**П. ДЕМЕНЦЕВА.**



## Названы лучшие

Широко развернулось в Кольцовском предприятии социальное соревнование экипажей и летных подразделений за право называться «Коллектив имени XXV съезда КПСС».

10 декабря местный комитет подразделения, где командиром т. Горох, подвел предварительные итоги. Победителем было признано подразделение самолетов Ту-154 (командир **Л. А. Панченко**, секретарь партбюро **Р. З. Ркиев**, председатель цехового комитета **В. К. Логашин**). Лучшими признали экипажи **А. А. Ключкова**, **Ю. Б. Полле**, **Н. М. Чухно** (все — Ил-18), **А. С. Исаева** (Ту-154).

В Кольцово очень высокая, одна из лучших в Аэрофлоте, производительность полетов на Ил-18. Она составляет 5800 тысяч тонно-километров в час, а в особо напряженные летние месяцы достигала 6100.

**НА ДНЯХ** в Свердловске состоялось методическое совещание общественных инспекторов и старших инженеров-инспекторов по безопасности полетов. Сюда съехались представители из всех городов управления. Совещание открыл начальник инспекции УрУ **В. И. АЗОВЦЕВ**. Он выступил с докладом о состоянии безопасности полетов в управлении за 11 месяцев.

В нынешнем году, отметил Василий Иванович, аварийность несколько ниже прошлогодней. Кольцовское, Челябинское, Магнитогорское, Ижевское и Кировское авиапредприятия не имеют летных происшествий по вине летного состава. Не совсем благополучно обстоит дело в вертолетном подразделении Уктусского авиапредприятия. Причиной поломок, повреждений и даже аварий зачастую бывает недисциплинированность некоторых пилотов, несоблюдение руководства по летной эксплуатации, инструкций и наставлений.

Например, случай с вертолетом Ми-4 в сентябре. Командир **Э. Куксинский** вместо двух рейсов решил выполнить один, взял на борт лишний груз; вместо восьми пассажиров — 15. Вертолет из-за перегрузки в 567 килограммов не смог набрать высоту, стал задевать кроны деревьев, и вынужденная посадка имела печальные последствия. В Кургане из-за перегруз-

## Мелочей у нас нет

\* Заметки с совещания инспекторов по безопасности полетов

не оторвался от земли. Проверка показала, что в учебно-тренировочном подразделении и он получил недостаточную подготовку.

**В** АВИАЦИИ нет пустяков. Товарищи инспекторы, обратите внимание на такой факт: как правило, не увидишь ни одной багажной бирки у пассажиров аэропортов МВЛ. Значит, багаж и ручная кладь не взвешиваются. Это грозит перегрузкой самолета. «Пустячок» может стать причиной аварии. Можно сделать вывод, как важна принципиальность и требовательность инспектора.

В заключение своего доклада **В. И. Азовцев** наметил основные задачи в работе общественных инспекторов: улучшить организацию работы общественных ин-

спекторов, каждому — конкретное задание, конкретный участок;

установить контроль за выполнением замечаний инспекторов; заслушивать инспекторов на совете. Обратит внимание на загрузку самолетов в аэропортах МВЛ;

проверить работу ИАС, где много недоделок и недомогов. Вторым взял слово пилот-инспектор инспекции управления **Ю. И. КОРЕНЕВСКИЙ**. Он охарактеризовал формы и методы работы общественных инспекторов: «Работа должна начинаться с планирования. Нужны планы на месяц, квартал и год. Председатель и члены совета общественных инспекторов обязаны согласовать планы с командованием предприятия, партийной и профсоюзной организациями. Необходимо основательное знакомство с нормативными документами, чтобы идти на проверку подготовленными, зная, что проверять, чего требовать. Некомпетентность инспектора пускает насмарку не только его

инспекции. Пока только в Кирове есть доска «Голос общественного инспектора». Что касается методов работы, то тут на первом месте стоит разъяснение, убеждение и, конечно же, личный пример инспектора. Прежде чем требовать с других — требовать с себя. Вопиющий факт — один из членов экипажа **Э. Куксинского**, допустившего аварию (бортмеханик **Ситников**), — являлся общественным инспектором. И не остановил командира, нарушающего правила.

Инструктор отдела политико-воспитательной работы **И. М. КРАСУЛИН** остановился на вопросах воспитания и дисциплины, которые тоже являются важнейшей частью работы инспекции.

**ДИСПЕТЧЕР** — инспектор инспекции управления **В. И. РЯВКОВ** поднял вопросы проверки бе-



## С большой отдачей

Осуществляя выполнение директив партии и правительства о досрочном выполнении плановых заданий 1975 года, завершающего года текущей пятилетки, на основе широко развернувшегося социалистического соревнования между предприятиями, подразделениями и службами коллектив Коми управления гражданской авиации досрочно, 27 ноября текущего года, завершил выполнение производственно-финансового плана по всем основным и большинству важнейших расчетных показателей.

По состоянию на 10 декабря выполнение плановых заданий 1975 г. характеризуется следующими данными: пассажирооборот участковый выполнен на 102,4 процента, налет часов по применению авиации в народном хозяйстве на 103,7, план по доходам — на 102,9, по прибыли — на 142,5, план по отправке пассажиров выполнен на 101,9 процента.

В текущем году Коми управление гражданской авиации развивалось высокими и устойчивыми темпами. Достаточно привести такие примеры. Рост объемов работ по такому показателю, как пассажирооборот, составил 15,4 процента, налет часов по применению авиации в народном хозяйстве — 19 процентов.

В текущем году значительно улучшена эффективность производства во всех авиапредприятиях управления. Об этом говорят следующие примеры.

Плановая коммерческая загрузка вылетающих из аэропортов управления самолетов перевыполнена по всем типам самолетов и обеспечен рост к соответствующему уровню прошлого года по самолетам АН-12 — на 6,3 процента, по самолетам ТУ-134А — на 4,6, АН-24 — на 1,5, по самолетам ЯК-40 — на 14, по самолетам Ил-14 на 1,5 процента.

Занятость пассажирских кресел по сравнению с аналогичным периодом прошлого года возросла на 3,8 процента. С большой отдачей трудились коллективы авиапредприятий на всех участках производства, что позволило им увеличить производительность труда по сравнению с 1974 годом более, чем на 9 процентов.

Перевыполнение установленных плановых заданий, изыскание и использование

резервов производства, применение режима экономии и бережливости во всех хозяйственных звеньях авиапредприятий, совершенствование внутрихозяйственного расчета и материального стимулирования личного труда авиарботников позволило в целом за 11 месяцев по управлению получить 3,8 млн. рублей сверхплановой прибыли. Хороших результатов в социалистическом соревновании за достойную встречу XXV съезда КПСС достигли коллективы Сыктывкарского, Ухтинского и Печорского авиапредприятий. С 16 сентября 1975 года коллектив Коми управления гражданской авиации работает в счет предстоящей 10-й пятилетки.

**Н. ВАРНАВСКИЙ,**  
главный экономист  
Коми управления ГА.



## Все сумеют сделать!

Недавно в Сыктывкаре проходил конкурс бортпроводников, кассиров, диспетчеров и дежурных служб перевозок авиапредприятий Коми управления гражданской авиации. Для участия в конкурсе

съехались лучшие молодые специалисты из Воркуты, Печоры, Ухты, Усть-Цильмы. В конкурсе приняли участие представители Сыктывкарского авиапредприятия и работники ЦАВС.

В течение двух дней участники конкурса упорно состязались в профессиональном мастерстве, демонстрировали культуру обслуживания пассажиров.

Программа конкурса была интересна и содержательна, охватывала широкий перечень вопросов, требующих не только глубоких специальных знаний, но и широкой эрудиции, умения общаться с пассажирами. В своих выступлениях участники конкурса особенно ярко продемонстрировали высокую культуру обслуживания пассажиров и свое профессиональное мастерство: умение интересно и точно проинформировать пассажиров, правильно сервировать столик и т. д.

Если мы говорим, что для пассажира Аэрофлот начинается с билетных касс, то приятное мнение о полете во многом складывается от душевной теплоты, большого внимания, чуткости хозяйки салона — стюардессы, ее умения вовремя оказать помощь пассажиру. Представительное жюри конкурса, возглавляемое заместителем начальника Коми управления

гражданской авиации П. Ф. Виноградовым, по итогам конкурса определило лучших из участников. Первое место в конкурсе заняли: стюардесса Екатерина Бартельс (Сыктывкарское авиапредприятие), кассир Татьяна Нуриева (ЦАВС), диспетчер Ольга Захарова (Сыктывкарское авиапредприятие) и дежурная отдела перевозок Нина Шербовских (Ухтинское авиапредприятие).

Конкурс показал возросшее профессиональное мастерство его участников, явился как бы школой пропаганды передового опыта. Приходится только сожалеть, что конкурс проходил при небольшой аудитории, а как было бы полезно многим работникам сферы обслуживания, поучиться на конкурсе не только профессиональному мастерству, но и культуре обслуживания пассажиров.

**Б. ПОДСЕКИН,**  
ст. инженер-инспектор  
Коми УГА.  
Фото автора.



## Спорт

В ВОРКУТЕ состоялись личные командные соревнования по плаванию среди работников авиапредприятий Коми УГА в зачет круглогодичной спартакиады, посвященной 30-летию Победы советского народа в Великой Отечественной войне.

Участники соревновались по программе плавания на 100 и 200 м вольным стилем, брассом и на спине, а также участвовали в эстафете 4x100 м.

Победителями в личном первенстве вышли пловцы Светлана Белобородова — синоптик, Любовь Нестерова — мастер аэродромной службы, Владимир Ивашин — радиотехник, Владимир Дураков — груз-

чик отдела перевозок, Николай Кротенко — авиатехник, Григорий Холдьяк — шофер из Воркуты и Лариса Телюк — бортпроводница, Влади-

становкой учебно-тренировочной работы по плаванию. Столичные спортсмены заняли 2-е место, а авиаторы г. Печоры — 3-е.

участия в этом первенстве.

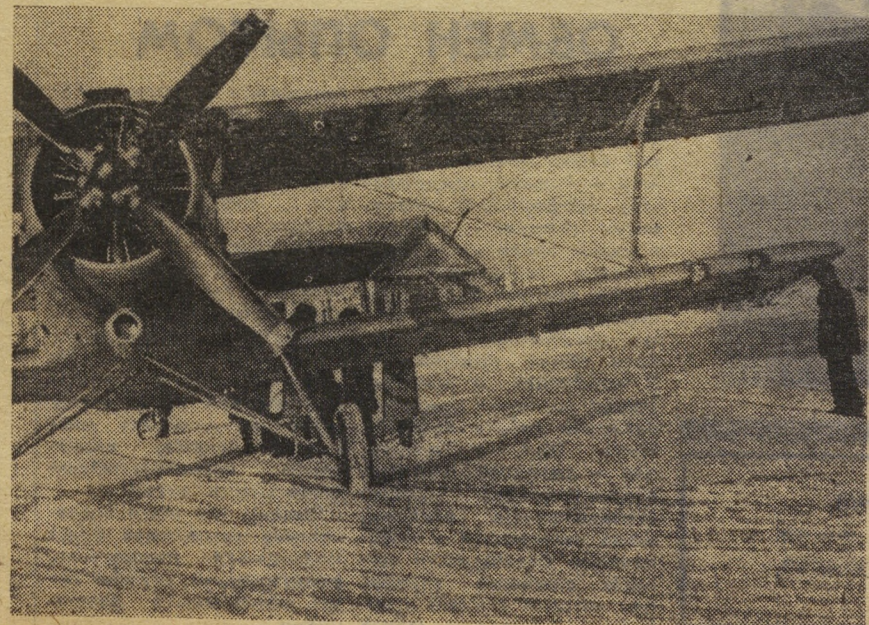
**Ю. ВАСЬКИН,**  
ст. инструктор-методист по физкультуре и спорту Коми УГА.

## ОБЛАДАТЕЛИ ПРИЗА — ВОРКУТИНЦЫ

мир Грицков — бортпроводник из Сыктывкара. Им всем присвоено звание чемпиона 1975 г.

В командном первенстве общую победу одержали авиаторы г. Воркуты, вернувшие себе после годичного перерыва общее командный переходящий приз. Успех команды объясняется хорошей по-

участиями, призы соревнований награждены грамотами, жетонами и памятным призами. Спортсмены показали лучшую подготовку и добились большего успеха по сравнению с результатами прошлого года. К сожалению, команда Ухтинского авиапредприятия не приняла



## ПО-ДЕЛОВУМУ, ПО-ПАРТИЙНОМУ

Недавно состоялась встреча коллектива авиационно-технической базы с руководством Печорского авиапредприятия командиром, секретарем парткома, председателем объединенного комитета профсоюза, начальниками служб и отделов. Коллектив АТБ подошел к концу завершающего года пятилетки с хорошими показателями, еще во II квартале рапортовал о выполнении пятилетнего плана. Однако показатели работы АТБ могли быть и лучше, если бы другие службы относились с полным пониманием

к нуждам этого коллектива. И вот тут командование и партком предприятия проявили хороший почин, организовав деловую встречу. В ходе ее работниками авиационно-технической базы были заданы конкретные вопросы как командованию предприятия, так и руководителям наземных служб. Различные разъяснения по организации работ собравшимся давали командир предприятия В. Копылец, начальник отдела ОТиЗ М. Боложаева, заместитель начальника аэропорта по наземным службам И. Алымов, на-

чальник спецавтобазы В. Бражников...

В заключение был зачитан приказ командира предприятия о поощрении ряда работников АТБ за многолетний труд на предприятии и участие в воспитании молодежи. Отрадно то, что это собрание не прошло даром и уже на следующий день ощущались положительные сдвиги во взаимодействии АТБ с рядом наземных служб.

**Ю. ГОНЧАРОВ,**  
старший инженер  
отдела труда  
и зарплаты  
Печорского  
авиапредприятия.





ды дали стране больше ста кавалеров ордена Ленина. Но в конце пятидесятых годов заводы навсегда погасили свои маргеновские печи, и двадцатиминутный заводской гудок прощально разнесся по округе: че- хи завода оказались в зоне затопления Камского моря.

Резко изменился профиль профессий горожан. Вчерашние металлурги должны были стать рабо-

праздника к своим род- ным спешат согни чело- век!

Резко возросло количе- ство грузов, которые пе- ревозят самолетом, приб- вила работы и почта.

Вот почему очень слож- но работать в таком аэро- порту, как Чермоз. Надо очень точно знать кон- юнктуру на каждый день, суметь наладить взаимодей- ствие с местными органа-

в управлении среди аэро- портов своей категории. В иные дни он отправляет больше сотни пассажиров!

Но его начальник Ана- толий Михайлович все равно недоволен. Он назы- вает тысячи рублей при- были, которые могли ока- заться в кассе Аэрофлота, будь в Чермозе искусствен- ная ВПП. Кстати, местные власти и руководители предприятий гарантирова-

## Чермоз — город древний

\* Фоторепортаж

Всего в тридцати мину- тах лета от Перми на высоком берегу Камского моря лежат улицы маленького городка, вырос- шего здесь еще в восемна- дцатом веке. Жизнь горо- ду дала небольшая речка Чермоз, перегородившая плинной, она дала воз- можность сплавлять лес до самого города, привозить железную руду, отпра- влять выплавленный ме- талл. Богата история Чер- моза. Здесь появились первые группы крепостных рабочих, ставивших своей целью свержение ненави- ского ига, здесь начинали работать первые в Перм- ской области организации РСДРП. Чермозские заво-

даны совхоза, лесорубами. Лишь недавно стал рабо- тать небольшой завод по выпуску электрооборудо- вания. Но все равно коли- чество жителей сократи- лось на треть.

Жителей в городе стало меньше, а вот пассажиров Аэрофлота — в несколь- ко раз больше. Пришлось расширять аэропорт. Сна- чала перевезли большой дом из зоны затопления, а позже построили новый, капитальный, по типовому проекту.

Почему стало так мно- го пассажиров? Во-первых, зимой на любом виде транспорта семь верст к се- ля хлебать. Во-вторых, по выходным дням и в

ми власти, с хозяйствен- ными руководителями.

Сложность состоит еще и в том, что летом по Камскому морю регулярно в Чермоз идут «Ракеты» и «Метеоры». По воде очень дешево перевозить и грузы. Объем перевозок особенно возрастает в пе- риод весенней распутицы, когда летное поле выхо- дит из строя.

Чермоз выполняет функ- цию еще и запасного аэро-дрома в том случае, ког- да Пермь свои самолеты не может принять по ме- теоусловиям.

И надо сказать, что не- большой коллектив Чер- мозского аэропорта со сво- ей работой справляется. В этом году признан лучшим

ли Пестерову свое самое активное содействие и ра- бочей силой, и материала- ми, и деньгами. руководи- тель порта видит резервы и в повседневном совер- шенствовании каждого своего сотрудника, в чет- ком выполнении каждым устава о дисциплине.

Пестерова считает, что первое место по управле- нию — большой аванс кол- лективу аэропорта, обяза- вающийся работать завтра во много раз лучше, чем вчера.

На этих снимках — будни аэропорта Чермоз: только что приземлился очередной рейсовый само- лет; синоптик С. С. ЧЕ- РЕПАНОВА готовится пе- редать очередные данные



в Пермь; на рабочем ме- сте — радиооператор Л. С. БОРОВИНСКИХ, все билеты проданы — подве- ла итоги для кассир- ства — радиоператор Н. М. НЕСТЕРОВА. А. НАГИБИН. Фото автора.

С чего начинается аэро- путешествие для пассажи- ра? Конечно же, с приоб- ретения билетов на само- лет. Кассир — первый представитель Аэрофлота, с которым сталкивается пассажир, готовясь в путь. И от того, насколько

боты современного кассира не только в умения пра- вильно оформить билет на тот или иной маршрут, важно и то, в какой фор- ме это сделать. Этой сто- роне дела сейчас в ЦАВС уделяется особое внима- ние.

шние работницы коллекти- ва, повышается их квали- фикация, опыт.

Именно поэтому кон- курс кассиров, который состоялся здесь в мину- щую субботу, прошел под девизом: «За высокую культуру обслуживания».

агентства Августа Мала- хова, на все предложенные ей вопросы она отвечала грамотно и уверенно. Ав- густа и возглавила борьбу за первое место вплоть до пятого тура конкурса.

Пожалуй, самым инте- ресным этапом конкурса стал рассказ участниц на тему: «Пассажиры — наша забота». Кассиры рас- сказали о наиболее передо- вых методах в работе, высказали предложения по повышению культуры обслуживания пассажиров.

Победителем конкурса стала Августа Малахова. Призы за второе и третье места получили кассиры Лариса Молочкова и Ири- на Алексеева, всех троих вы и видите на снимке.

Л. МАСЛЮКОВА.

На втором снимке: председатель жюри кон- курса А. Н. Цыпулина.

\* За высокую культуру обслуживания

## Пассажиру — наша забота

ко точен и быстр этот че- ловек в работе, насколько грамотен и приветлив, во многом зависит удача все- го путешествия и настро- ение пассажиров. Да. Быть хорошим кассиром в системе Аэрофлота — дело нелегкое. И смысл ра-

Проведение конкурса профессионального масте- рства в центральном агентстве воздушных сооб- щений Уральского управ- ления гражданской авиа- ции стало делом традици- онным. И это вполне по- нятно — выявляются луч-

Двенадцать лучших касси- ров ЦАВС приняли уча- стие в конкурсе.

Первый тур конкурса был устным. Членам жюри необходимо было установить, насколько кассиры готовы ответить на самые разнообразные и порой неожиданные воп- росы пассажиров, связан- ные с развитием граждан- ской авиации...

Лидер конкурса опреде- лился сразу. Навышшую оценку — пять баллов — получила молодой кассир



Снова челябинцы

Подведены итоги смотра - конкурса об- щественной авиапредпри- ятий УрУ ГА. Как и в прошлом году, лучшим признано общежитие челябинцев, где созда- ны хорошие жилищно-

бытовые условия и проводилась постоян- ная, целенаправлен- ная политико - воспита- тельная работа среди жильцов.

Третий год в обще- житии Челябинского предприятия действует клуб интересных встреч, проводятся те- матические вечера.

50 лет

Командиру

16 декабря после полетов летчики не спешили расходиться. Весь состав летного подразделения собрал- ся, чтобы чествовать своего командира Викто- ра Григорьевича Пантелеса — в этот

день ему, одному из опытейших пилотов Магнитогорского пред- приятия, участнику Великой Отечественной войны исполнилось 50 лет. Товарищи по ра- боте горячо поздравили юбиляра, А. М. Репьев от имени командования объявил Виктору Гри- горьевичу благодар- ность и вручил ценный подарок.

## ОБМЕН ОПЫТОМ

Делегация службы спец- автотранспорта аэропорта Кольцово, в состав кото- рой вошли начальники слу- жбы и колонны, представи- тели профсоюзной органи- зации совершили поездку к своим коллегам в Челя- бинское авиапредприятие.

Целью поездки был обмен передовым опытом рабо- ты, накопленным работни- ками обоих предприятий. У челябинцев, к примеру, можно поучиться тому, как налажена работа поточной линии ТО-1, у кольцов- цев — разумной, наиболее соответствующей задаче своевременного обслужи- вания авиатехники и обес- печения безопасности по- летов структура службы, при которой каждый руко- водитель имеет строго

конкретный участок ра- боты, нет ненужного дубли- рования.

Кольцовцы также поде- лились опытом радиофика- ции спецавтотранспорта, которая у челябинцев пока отсутствует.

В общем, разговор по- лучился полезным для обеих сторон. В резуль- тате поездки был заключен договор о социалистиче- ском соревновании между коллективами на 1976 год.

Договор включает мно- жество пунктов, касаю- щихся производственной деятельности служб.

Решено, что итоги сорев- нования коллективов будут подводиться ежемесячно, ежеквартально службы бу- дут обмениваться делега- циями.



НАШ АДРЕС

И ТЕЛЕФОН:

Типография издательства «Уральский рабочий», г. Свердловск, проспект Ленина, 49.

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

Редактор В. С. ГУРИН.

НС 38027. Заказ № 8776.