

№ 25 (2038).

СРЕДА,

**14**

ИЮЛЯ

1976 г.

ГОД ИЗДАНИЯ

XXIII

Цена 2 коп.

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

# Авиатор УРАЛА

ОРГАН УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ  
И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

**Решения  
XXV съезда  
КПСС—  
В ЖИЗНЬ!**

**РАСКАЗЫВАЕМ О КОМАНДИРЕ И ЕГО ЭКИПАЖЕ**

**Ч**ЕТЫРЕ мощных двигателя надвинуто резели. Вениамин Александрович Серебренников скользнул взглядом по приборной доске. Умные стрелки послушно покоились на соответствующих делениях. Внимание целиком было занято только подготовкой к взлету. Опытный летчик, он знает, что взлет и посадка — самые ответственные элементы полета.

Осторожно тяжелый воздушный корабль вырвался на взлетную полосу.

— Двигатели на взлетный режим! — Усилившийся шум турбовинтовых двигателей чуть пригнул машину к земле, заставил напряжиться. От избытка энергии большой самолет чуть вздрагивал корпусом.

Разрывая земное притяжение, самолет сорвался с места и, набирая скорость, помчался по полосе.

То был обычный плано-

## ГЕРОИЗМ БУДНИЧНОЙ РАБОТЫ

вый рейс, много сот которых уже было и неисчислимо множество еще будет. Быть летчиком — это значит быть человеком крепких нервов, высокого профессионального мастерства. И надо быть смелым — всегда, собранным — всегда, готовым к полетам — всегда...

Жизнь не устраивала Вениамину Александровичу Серебренникову суровых экзаменов. Он не испытывал сверхзвуковых самолетов, не вступал в единоборство со смертью. Он про-

сто летал и летает. Летает умело, грамотно, самозабвенно и без каких-либо нарушений и предпосылок или летных происшествий. Летает без усталости и перерыва вот уже почти двадцать лет, из них тринадцать — в Челябинске. На его счету 10 300 летных часов, проведенных в воздухе. Вдумайтесь в эту цифру. Четырнадцать месяцев — больше года непрерывного полета. У Серебренникова — первый класс пилота гражданской авиации.

Авиация — это искусство, связанное с техникой, и летчик, который не совершенствует свое мастерство, неизбежно отстает. Летная жизнь Вениамина Александровича — это постепенное, но непрерывное движение вверх по пути совершенствования. Летал на маленьком трудяге Ан-2, потом пересел на двухмоторный Ли-2. Пришло время — переучился на современный лайнер, и вот уже с 1968 года он командир турбовинтового корабля Ил-18.

Приобщение же к небу у Вениамина Александровича началось сразу после окончания средней школы в спортивном клубе. Есть та-

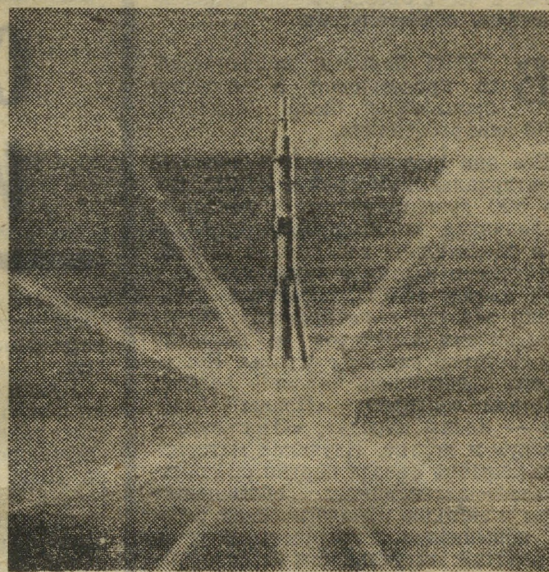
кие клубы в городах при комитетах ДОСААФ, — потому что многие мальчишки и девчонки «с детства мечтают о небе». Одним из таких мечтателей был и Вениамин Александрович. Он недолго искал свое призвание. Придя однажды в авиаклуб, он уже не смог потом расстаться с авиацией. Пройден курс обучения. Дальше была служба в армии и продолжение летного образования в училище гражданской авиации. А потом началась романтика будничной работы — полеты.

Прошло почти двадцать лет с того первого полета. Командование авиапредприятия по достоинству отмечает его трудовые успехи. Около трех десятков различных поощрений записано у него в учетной карточке. Портрет его нашел постоянную «прописку» в книге Почета предприятия. Экипаж Серебренникова носит звание «Экипаж коммунистического труда». Командир его удостоен знака «Ударник 9-й пятилетки». Впрочем, не обойдены наградами и поощрениями и остальные члены экипажа.

Сам Вениамин Александрович является нештатным пилотом — инструктором. Иными словами, он наставник молодых пилотов. На его счету уже пять летчиков, которым он дал путевку в командиры кораблей. Дружный, работающий экипаж у Серебренникова. Правая рука его — второй пилот Василий Михайлович Минич. Второй пилот — это завтрашний первый.

[Окончание на 3 стр.]

## ЖЕЛАЕМ УСПЕХА!



6 июля весь мир облетело сообщение ТАСС: в полете — «Союз-21», пилотируемый экипажем в составе командира корабля Героя Советского Союза летчика-космонавта СССР полковника Вольнова Бориса Валентиновича и бортищепера подполковника — инженера Жолобова Виталия Михайловича. В соответствии с программой исследований 7 июля 1976 года в 16 часов 40 минут московского времени была осуществлена стыковка транспортного корабля «Союз-21» со станцией «Салют-5». Полет станции «Салют-5» продолжится. Программа полета успешно выполняется.

Телезрители, смотрящие сеансы космической связи, заметили, что отсчет дней полета в космосе его участники ведут по календарю Аэрофлота.

Авиаторы Урала, как и все трудящиеся страны, с волнением наблюдают за новым советским экспериментом в космосе и желают успешного его завершения.



На снимке: командир самолета Ил-18 Челябинского авиапредприятия Серебренников Вениамин Александрович — пилот первого класса, которому присвоено звание «Лучший командир воздушного судна транспортной авиации 1975 года».

«Ориентация всех отраслей экономики, работы каждого министерства и предприятия на решительное повышение эффективности и качества — это теперь самое важное», — было сказано в Отчетном докладе ЦК КПСС XXV съезду партии.

— Как ваша служба ориентируется на качество? — задали мы вопрос начальнику АТБ Кировского авиапредприятия А. Я. Солостею.

Александр Язепович пригласил войти в техкласс, посвященный самолетам Ан-2. Помещение, в котором прежде был зал для собраний, уже полностью оборудовано необходимыми схемами, таблицами, моделями для изучения устройства самолета, его узлов, деталей.

— Первый год пятилетки качества мы начали созданием трех

технических классов, — сказал Александр Язепович. — Этот, как видите, полностью готов. Два других — класс по самолетам Як-40, Ан-24 и их двигателям и класс авиационного радиоэлектрооборудования — еще оформляются. Они помогут каждому авиатехнику повысить квалификацию, а значит, повысить качество его работы.

Раньше стражи качества — инженеры ОТК были только на участке трудоемких регламентов. Сейчас их вводят в каждую оперативную смену. (Напомним, что таких смен четыре на участке средних регламентов и четыре на участке легкомоторного парка). Требуется еще 6 инженеров ОТК по обслуживанию электрорадиооборудования (пока работают только два). В авиационно-технической базе за каждым инженером закрепляют определенные

борты, находящиеся на территории обслуживания, и он несет личную ответственность за качество их обслуживания.

Для повышения качества

организуется специализированная бригада по оперативному обслуживанию. Она будет заниматься наиболее сложными, трудоемкими дефектами, например, как отказ или неисправность гидросистемы, системы топливрегуляторов и т. д. Бригада укомплектовывается самими квалифицированными техниками. Руководителями авиатехбазы не оставлен без внимания такой важный вопрос, как организация рабочего места. Инженер техотдела В. Н. Новоселов разрабатывает специальную памятку, кото-

рая будет висеть на рабочем месте каждого авиатехника. Доступно и наглядно в ней будет показан перечень выполняемых операций, все допуски и

отклонения. Осенью прошлого года к рабочим местам подвели сжатый воздух, это позволило внедрить пневмоинструменты, тем самым облегчив физический труд.

Три года в АТБ работают по бездефектной системе. И она дала свои плоды. На 1000 вылетов снизились за это время задержки, уменьшились предпосылки к летным происшествиям. Бездефектной системой охвачены производственные цеха. На каждом участке вывешены таблицы, где по дням, по операциям возле

фамилии техников выставляются баллы, характеризующие их работу.

Участок трудоемких регламентов по обслуживанию самолетов Ан-2. Таблица простоев. Доставка

точно взглянуть, каким цветом заштрихована та или иная графа, чтобы сказать, что простой случился по вине бригады, гаража, ОМТС или участка обслуживания авиационного радио- и электрооборудования. В бригадах заведены журналы. Инженер ОТК, осмотрев готовый борт, делает в журнале запись, принята ли работа с первого предъявления, есть ли замечания, замечены ли дефекты и какой группы, ну и, конечно, фамилию допустившего брак. При подсчете баллов 1 дефект группы «А» (угрожающий

безопасности полетов) приравнивается к 10 дефектам группы «Б».

При явном повторении брака на виновника оформляется брак-карта, тогда премии ему не видать. Если обнаружен дефект, то с премии снимается определенный процент. Журнал — не личный «талмуд» инженера ОТК. Напротив, чаще его страницы листают сами техники, сверяют, как обстоят дело с качеством у себя и у товарищей по бригаде, у соперников по соревнованию.

Сейчас в АТБ уже думают о зонном методе обслуживания. Метод поможет усилить ответственность технического состава на своем объекте (самолет делится на зоны. Прежде чем сдать инженеру ОТК, техник сам проверяет свою зону). В следующем году в Кирове начнется разработка зонного метода.

П. ДЕМЕНЦЕВА.  
(Наш спец корр.)





...Осуществить практические меры по дальнейшему развитию марксистско-ленинского образования коммунистов и беспартийных, обогащению содержания учебы, повышению ее теоретического уровня.

(Из постановления ЦК КПСС «О задачах партийной учебы в свете решений XXV съезда КПСС»).

МИНУВШИЙ учебный год в системе политического просвещения имел особое значение. Он совпал с такими замечательными событиями, как успешное завершение девятой пятилетки, работа XXV съезда КПСС, начало претворения в жизнь исторических решений форума советских коммунистов.

Партийные организации, пропагандисты, партполитработники авиапредприятий управления проделали значительную работу, чтобы поднять идейно-теоретический уровень политической учебы, укрепить ее связь с повседневной жизнью коллективов авиапредприятий.

Все это способствовало тому большому политическому и трудовому подъему, под знаком которого прошла подготовка к XXV съезду КПСС. Подавляющее большинство коллективов управления успешно выполнило принятые в честь съезда партии социалистические обязательства.

В СЕМИ формах политического просвещения и массовой пропаганды было охвачено 8480 авиаработников.

Все они активно изучали решения и материалы XXV съезда КПСС. Более 600 пропагандистов, лекторов, докладчиков, политинформаторов ярко и убедительно раскрывали успехи, с которыми партия и народ пришли к XXV съезду КПСС, огромные свершения девятой пятилетки, вклад гражданских авиаторов в развитие транспортной системы страны. Повсеместно проводились циклы лекций, работали лектории: «Планы партии — планы народа», «От съезда к съезду» и другие. Изучение материалов, решений съезда партии способствовало дальнейшему обогащению форм и методов идеологической работы, повышению теоретического уровня занятий, актуальности их содержания, развитию трудовой и политической активности слушателей.

В Свердловском авиапредприятии инициаторами социалистического соревнования за досрочное завершение заданий 9-й пятилетки стали слушатели политкружков по изучению основных экономических знаний летных коллективов самолетов Ил-18, Ан-12, службы спецтранспорта, АТБ. Все они с честью выполнили принятые социалистические обязательства, и в этом немалая заслуга пропагандистов В. М. Мартюшева, П. Д. Гольбало, А. Я. Холмова, А. М. Захарова, которые проводили занятия в тесной связи с конкретными практическими задачами, стоящими перед коллективами служб.

АКТИВНЫЕ формы проведения занятий использовали большинство пропагандистов Челябинского предприятия. Подготовка и обсуждение рефератов, разработка практических заданий, проведение семинарских занятий были системой в работе политкружков, АТБ, где пропагандистами С. Е. Ширенина, В. М. Решетов. Изучение материалов XXV съезда КПСС они тесно увязывали с состоянием дел в авиационно-технической базе.

В АТБ за период учебного года слушателями было внедрено 47 рационализаторских предложений, 73 мероприятия по НОТ с экономическим годовым эффектом 73 тыс. рублей.

Содержательно проходили занятия в теоретическом семинаре службы ЭРТОС «Инженерный труд в социалистическом обществе» и экономических кружках службы перевозок и летного подразделения Курганского авиапредприятия.

Пропагандисты В. Л. Важенни, Н. И. Арзамасова, Г. В. Кузьмин работали по личным творческим планам, при изучении экономических проблем применяли активные формы учебы с использованием технических средств пропаганды. Слушатели просматривали на занятиях фильмы: «Человек и автомат», «Наука — производству», «Научно-техническое развитие и человек» и другие. Пропагандисты помогли каждому авиара-

ботнику определить свое место в реализации принятых социалистических обязательств, намеченных планов в борьбе за повышение эффективности и качества работы.

Именно это способствовало тому, что почти все слушатели этих политкружков добились звания ударника коммунистического труда, многие являются рационализаторами, принимают активное участие в общественно-политической жизни коллективов. Внедрение их предложений по совершенствованию организации производства позволило сэкономить более 45 тыс. рублей.

УСПЕХ политической учебы во многом зависит от пропагандистских кадров, их подбора, подготовки. В минувшем учебном году в системе политпросвещения работало 435 идейно зрелых, авторитетных

подготовка и защита рефератов, выполнение практических заданий.

В настоящее время одним из факторов идеологического обеспечения решений социально-экономических задач, выдвинутых XXV съездом КПСС, является движение «Пропагандист — пятилетке». К сожалению, в авиапредприятиях этот почин еще не получил широкого распространения.

В ряде авиапредприятий зародилось соревнование пропагандистов и инженерно-технических работников по личным творческим планам за наибольший вклад в производственные дела коллектива. Развить это движение — первостепенный долг идеологических работников, всего командно-руководящего состава.

В отдельных семинарах, политкружках наблюдались срывы заня-

## СОВЕРШЕНСТВОВАТЬ ИДЕЙНУЮ ЗАКАЛКУ

пропагандистов, способных творчески отстаивать и проводить в жизнь идеи марксизма-ленинизма, политику партии.

Пропагандисты регулярно проходили подготовку на семинарах, проводимых райкомами КПСС, парткомами (партбюро) авиапредприятий, отделом по ПВР. Заметно активизировалась работа с пропагандистскими кадрами в Челябинском, Пермском, Курганском авиапредприятиях, где на семинарах перед пропагандистами выступают командно-руководящие кадры, работники местных партийных, советских органов.

Парткомы, партполитработники этих авиапредприятий стали глубже анализировать состояние идейно-политического воспитания авиаработников. Эти вопросы теперь чаще обсуждаются на партийных собраниях, заседаниях парткомов, совещаниях командно-руководящего состава.

Отдел по ПВР провел с идеологическими работниками управления конференции на темы: «Идеологическую, массово-политическую работу — на уровень современных задач», «Задачи идеологических работников в подготовке к XXV съезду КПСС», две методические конференции с пропагандистами. Выпущена листовка с обобщением опыта лучших пропагандистов под рубрикой «Пропагандист и пятилетка».

В большинстве семинаров, политкружков организовано прохождение итоговых политические занятия, в ходе которых проводились экзамены, прием зачетов, подготовка и защита рефератов. В высшем звене партийной учебы прошли теоретические конференции. Так, например, на высоком идейно-теоретическом уровне были обсуждены темы: «Экономическая стратегия партии на современном этапе» в Свердловском предприятии; «Положение в мире и международная деятельность КПСС» — в Челябинском предприятии; «XXV съезд КПСС о дальнейшем развитии и укреплении партии, повышении уровня руководящей деятельности в условиях развитого социализма» — в аппарате управления.

В системе комсомольского политпросвещения итоговыми занятиями был посвящен ленинский урок «Партия — ум, честь и совесть нашей эпохи».

ЗАДАЧА сейчас состоит в том, чтобы изучить и обобщить положительный опыт в организации политической учебы, устранить недостатки, вскрытые при подведении ее итогов.

Практика показывает, что наиболее эффективно занятия проходят, когда используются активные формы — проведение семинарских занятий, прием зачетов по пройденным темам,

низкая посещаемость; некоторые парткомы, партполитработники слабо осуществляли контроль за систематической работой коммунистов, комсомольцев над повышением своего идейно-теоретического уровня.

Не все занятия проводились на должном теоретическом уровне, не всегда обеспечивалась глубокая связь с практикой, недостаточно использовались технические средства пропаганды и иллюстративные материалы.

Нельзя мириться с фактами, которые имели место в летном подразделении и АТБ Магнитогорского авиапредприятия, где занятия носили формальный характер, учеба проводилась нерегулярно, зачеты от слушателей не принимались, низкой была посещаемость.

ЗНАЧИТЕЛЬНАЯ часть летного, технического состава при проверке показала слабые знания по экономике ГА, событиям международной жизни. Пропагандист политкружка начальник АТБ Н. П. Меркулов на вопрос, почему нерегулярно проводятся занятия, ответил: «Мне некогда этим заниматься». Подобное отношение руководителя-пропагандиста к выполнению ответственного партийного поручения не может быть терпимым и должно получать принципиальную оценку партийных комитетов.

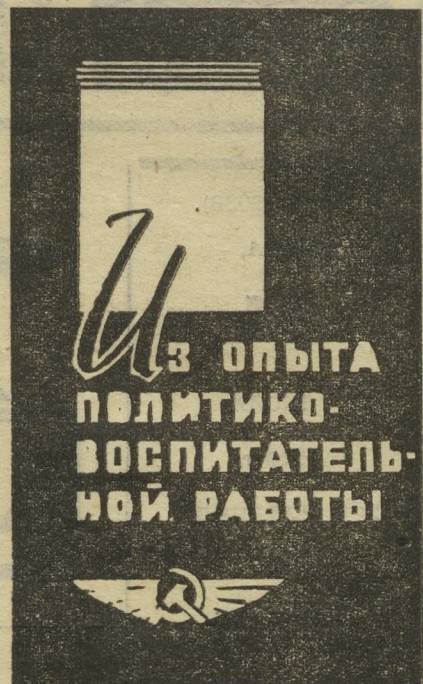
Совершенно неосновательными нужно признать сеговования некоторых командиров, секретарей партбюро на трудности в организации политической учебы среди летного состава, что-де это почти неразрешимая задача.

Трудно — не значит невозможно. Совместными усилиями партполитработников, пропагандистов проблема партийной, комсомольской учебы летного состава может и должна быть решена. Нельзя забывать, что речь идет об идейной закалке той категории авиаработников, от которой в решающей степени зависит выполнение производственного плана и повышение безопасности полетов.

Заслуживает внимания опыт летных подразделений, где членам экипажей даются индивидуальные задания на самостоятельное изучение материалов очередной темы с последующим собеседованием и сдачей зачетов, как это делалось в Уктусском авиапредприятии.

Эта форма учебы принесет нужные результаты в том случае, если будет постоянно контролироваться выполнение индивидуальных заданий.

При вдумчивом, творческом подходе к делу вполне возможно добиться такого положения, при котором члены экипажей, как бы часто им ни приходилось летать, смогут система-



тически и плодотворно повышать свои идейно-политические знания.

ЦК КПСС, исходя из решений XXV съезда партии, принял постановление «О задачах партийной учебы в свете решений XXV съезда КПСС», которое обязывает партийные организации осуществить практические меры по дальнейшему развитию марксистско-ленинского образования коммунистов, всех трудящихся, обогащению содержания учебы, повышению ее теоретического уровня, связи с жизнью, практическими задачами, стоящими перед трудовыми коллективами.

ПАРТИЙНЫЕ организации авиапредприятий управления воспринимают это постановление как основу в решении вопросов повышения эффективности идеологической работы.

Сейчас развертывается подготовка к новому учебному году во всех звеньях системы политпросвещения. Подбор и обучение пропагандистов, комплектование учебных групп, приобретение необходимой литературы учебно-методических, наглядных пособий, средств технической пропаганды; оформление кабинетов политпросвещения, учебных классов и многие другие вопросы должны быть в центре внимания парткомов (партбюро), партполитработников.

Важно вести эту работу планомерно, целенаправленно, всесторонне, чтобы с первых дней учебы обеспечить высокий уровень марксистско-ленинского образования. В плодотворном союзе с жизнью она послужит еще более тесному идейному сплочению авиаработников, вдохновит их на новые трудовые свершения, в решении задач повышения эффективности и качества работы воздушного транспорта Урала.

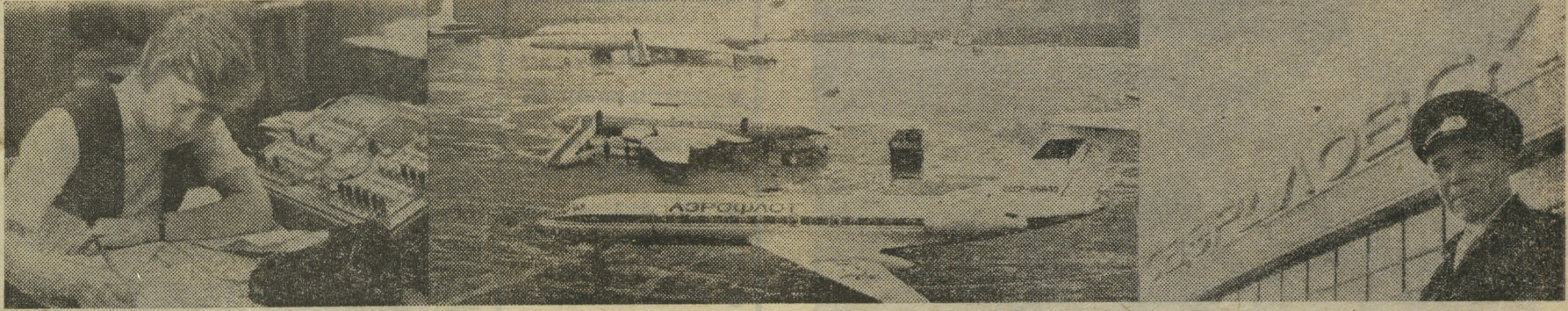
**М. НОВИКОВ,**  
заместитель начальника отдела по политико-воспитательной работе.



Лариса Владимировна Королук — дежурная по регистрации аэропорта Кольцово. Она — ударник коммунистического труда, партгруппорг в своей смене.

Фото А. Васильева.





## ГЕРОИЗМ БУДНИЧНОЙ РАБОТЫ

(Окончание. Начало на 1 стр.)

Крестьянский паренек Василий Минич пришел в авиацию не сразу, как его командир. После семилетки у него было ремесленное училище, потом год работы каменщиком и уж потом учеба в летном училище. Второй пилот тоже постоянно совершенствует свои знания. Можно удивляться его трудолюбию. Не каждому дано такое терпение: после семилетки работать и учиться в школе рабочей молодежи, потом учеба в авиационном училище, потом заочная учеба в институте инженеров гражданской авиации. И все это — без отрыва от производства. Сейчас он перенимает

опыт, учится летному мастерству у опытного командира корабля, но придет время, и он пересядет в командирское кресло. Доволен своим командиром и штурманом самолета Юрий Поликарпович Ковалев. С 1974 года летает он в составе экипажа. — Своей дисциплинированностью, высокой профессиональной подготовкой командир подтягивает всех нас, — тепло отзываясь о Серебренникове Юрий Поликарпович. — Мне, как штурману, здорово помогает как в теории, так и в практике. Всесторонне развитый у нас командир. Много и плодотворно трудится экипаж Серебрен-

никова и особенно хорошо потрудился в 9-й пятилетке. Вот несколько цифр. Годовой план 1975 года по налету экипаж выполнил на 118%, а средняя производительность полета составила 107%. За этот же год экипаж выполнил 172 рейса, сэкономив 42 тонны горючего. Кажется, сухие цифры, но очень и очень весомы они. И за каждой — творческий подход к работе, высокое мастерство, отличное знание материальной части. Что такое экономия горючего? Самолет не автомобиль, здесь произвольно не изменишь режим работы двигателей, не используешь склоны горок. Экономии горючего экипаж достиг только благодаря

умению правильно выбрать оптимальный эшелон полета в небольших разрешенных пределах. И конечно же, не последнюю «скрипку» сыграл здесь классный бортмеханик самолета Василий Меньшиков — мастер своего дела. В общем, нелегкие это показатели и поэтому особенно заслуженные. Не так давно в Челябинское авиапредприятие пришло радостное известие: приказом министра гражданской авиации за достижение наивысших показателей в выполнении производственного плана и социалистических обязательств Серебренников Вениамин Александрович награжден Почетным дипломом Мини-

стерства гражданской авиации и ЦК профсоюза авиарботников, ему присвоено звание «Лучший командир воздушного судна транспортной авиации». Прочитал я все, что написал о Серебренникове, задумался. Вспомнились где-то прочитанные слова о героизме будничной работы. Именно о героизме. Двадцать лет напряженной летной работы. Полеты утром, днем, ночью. И так — из года в год, с напряжением всех сил, без единого летного происшествия. Это и есть настоящий героизм будничной работы, который великий Ленин называл самым трудным героизмом. В. САМСОНОВ. (Наш внешт. корр.)

Этих людей пассажиры видят редко. Но от их четкой работы во многом зависит вылет самолета точно по расписанию.

На снимках: диспетчер по выписке документов Валентина Георгиевна Михайлова, траповщик Дмитрий Сергеевич Якушев, «троеца» Туполева в аэропорту Кольцово.

Фото А. Нагибина.

## НОВОСТИ

### В СОВЕТЕ УПРАВЛЕНИЯ

8 июля состоялось заседание совета Уральского управления ГА. О состоянии и мерах улучшения работы по подбору, расстановке и воспитанию командно-руководящих кадров в Уральском управлении ГА в свете решений XXV съезда КПСС участникам совета доложили начальник отдела кадров управления И. В. Рогожкин и начальники отдела кадров предприятий УРУГА.

Вторым вопросом, стоявшим на повестке дня совета, был вопрос о состоянии работы с письмами трудящихся в авиапредприятиях управления и мерах по ее совершенствованию.

Анализ работы служб движения авиапредприятий УРУ ГА по безопасности полетов при управлении воздушным движением за II квартал сделал начальник отдела движения УРУ ГА Н. И. Кудряшов.

## ВКЛАД В ОБЩЕЕ ДЕЛО

У комсомольцев Курганского авиапредприятия во всех службах в течение месяца проходило собрание под девизом «Пятилетке эффективности и качества — полную безостановочность полетов». За это время состоялся обстоятельный анализ работы молодых специалистов, их участия в общем деле. Наиболее организованно, деловито провели собрание комсомольцы летного коллектива.

С 1 по 15 июня группой народного контроля Кировского авиапредприятия проведен рейд «Культура обслуживания пассажиров». Проверка показала, что основные службы, занятые перевозкой и обслуживанием пассажиров, недостаточно подготовлены к летним массовым перевозкам.

В ОТДЕЛЕ ПЕРЕВОЗОК (начальник тов. Афанасьев) оказались неукомплектованными штаты дежурных по встрече и посадке пассажиров. В дневных сменах вместо четырех дежурных работают только по двое, которые не могут обеспечить своевременную посадку и встречу пассажиров. Пассажиры самостоятельно, растянувшись на весь перрон, идут от самолета к вокзалу. Так, 15 июня не встречали рейс 323 из Москвы, рейс из Архангельска и другие. В ночные смены дежурных вообще не бывает. Не работают ночью и кладовщики грузового склада, хотя количество рейсов ночью доходит до 15—20. Отсутствие достаточного количества дежурных резко снижает культуру обслуживания пассажиров и ставит под угрозу их безопасность из-за возможного попадания под винты самолетов. Носильщики отдела перевозок не имеют автокара для доставки багажа, а ручной тележкой пользуются только для доставки багажа к самолету Ил-18. Рации, которые имеются в отделе перевозок, дежурными не используются. Спрашивается, каким образом они узнают и сообщают о наличии свободных кресел в самолетах?

Автобус для доставки и встречи пассажиров с самолетов Ан-2 не справляется в часы «пик». Необходимы дополнительные средства доставки пассажиров. В кассах аэровокзала вместо трех кассиров работают только два, из-за чего создаются большие очереди. Отмеченных недостатков могло бы не быть. Начальник отдела перевозок т. Афанасьев, зная, что часть его подчи-

ненных уйдет в учебные и другие отпуска, не спланировал четкой работы службы, чем поставил в крайне тяжелое положение оставшихся работников. Не удивительно, что только за один месяц — май имеется 5 жалоб, а за 15 дней июня — две. ГОРАГЕНТСТВО не добились четкости и ясности в работе. По неизвестным

причинам здесь увеличили брейсы и не продают на рейсы союзного значения от 4 до 6 билетов, хотя на этот счет было указание командира авиапредприятия о брони на два места. Так, на рейс 3121 в агентстве должны продавать 36 билетов, а фактически продано: 3 июня — 33 билета, 4 июня — 30, 10 июня — 30 и т. д. Недопродажа билетов в агентстве создает дополнительную нагрузку на кассиров аэровокзала непосредственно перед отлетом и ведет к задержкам рейсов.

Не изжиты случаи несоответствия фактического количества пассажиров при регистрации количества проданных билетов в агентстве. Так, 12 июня по рейсовому листку из агентства на рейс 324 продано 39 билетов, а фактически явилось 43 человека. В результате оставшимся пассажирами была написана жалоба. 15 июня на рейс 324 по рейсовому листку продано 38 билетов, фактически — 36. 15 июня на рейс 3125 по рейсовому листку — 24, фактически — 19. И это делается в то время, когда билеты на рейсы 324, 3125, 3121 в агентстве трудно достать.

Кассиры агентства не всегда знают, на какие самолеты есть свободные места. Так, 2 июня пассажиру в кассе № 3 объявили, что на Краснодар есть

билеты только на 14 июня, а в кассе № 2 — что только на 15 июня. Группа народного контроля обращает особое внимание на низкую загрузку рейса 3119. Так, седьмого июня загрузка составила 20 человек, девятого — 14 и 280 кг груза. Отдел перевозок забывает о важнейшей задаче службы выпускать самолеты с

максимальной загрузкой.

В ЛЕТНЫХ ПОДРАЗДЕЛЕНИЯХ проделана большая работа по подготовке к весенне-летней навигации. Однако ряд недостатков имеется и здесь. Непосредственное отношение к культуре обслуживания пассажиров имеет внешний вид летного состава и бортпроводников. Но до сих пор бортпроводники не имеют формы одежды, что объясняют большими сроками пошива в ателье. Недостаточное количество гигиенических пакетов берут в рейсы пилоты Ан-2 и бортпроводники Ан-24. Так, 3 июня на рейсе 3141, самолет № 46660, имелось всего 4 пакета. Имелись случаи нетактичного поведения пилотов Ан-2 с пассажирами. Так, 14 июня при выполнении рейса 62 из Уржума в Киров на справедливое замечание пассажиров о плохом санитарном состоянии салона экипаж не потребовал у начальника порта уборщицу, а предложил пассажирам убрать самим. В результате написана жалоба.

Командованию летного подразделения необходимо выделять в резерв экипажи, которые находятся на базе. 15 июня в резерве находилось 2 экипажа. Один экипаж заменил заболевший, а другого вообще не было в Кирове — работал на кольце. В результате, имея исправные

самолеты в Кирове, ЦДА не имело возможности использовать резерв при большом количестве пассажиров по МВЛ. Группа народного контроля предлагает: НАЧАЛЬНИКУ ОТДЕЛА ПЕРЕВОЗОК ТОВА АФАНАСЬЕВУ: 1. Взять под личный контроль работу смен. Срочно укомплектовать

стажеров на рейсы 3121, 324, 3125.

НАЧАЛЬНИКУ АТБ ТОВА СОЛОСТЕЮ: 1. Исключить задержки рейсов по вине личного состава и несогласованности в работе цехов. 2. Бытовой бригаде улучшить санитарное состояние самолета. Применять для их мойки более эффективные средства. НАЧАЛЬНИКУ АВТОБАЗЫ ТОВА КРУПИНУ: 1. Привести в исправное состояние вагончики и использовать их для доставки пассажиров. 2. Дать указание о продлении времени работы автобуса для доставки пассажиров до окончания полетов самолетов Ан-2.

НАЧАЛЬНИКУ ОМТС ТОВА КОСТИНУ: 1. Проконтролировать сроки пошива форменной одежды. Потребовать у руководства ателье выполнения договорных обязательств. 2. Дать указание о продолжении времени работы автобуса для доставки пассажиров до окончания полетов самолетов Ан-2.

НАЧАЛЬНИКУ ОТДЕЛА ПЕРЕВОЗОК ТОВА АФАНАСЬЕВУ: 1. Взять под личный контроль работу смен. Срочно укомплектовать

## КАК ОБСЛУЖИВАЕМ ПАССАЖИРОВ?

НАЧАЛЬНИКУ АТБ ТОВА СОЛОСТЕЮ: 1. Исключить задержки рейсов по вине личного состава и несогласованности в работе цехов. 2. Бытовой бригаде улучшить санитарное состояние самолета. Применять для их мойки более эффективные средства.

НАЧАЛЬНИКУ АВТОБАЗЫ ТОВА КРУПИНУ: 1. Привести в исправное состояние вагончики и использовать их для доставки пассажиров. 2. Дать указание о продлении времени работы автобуса для доставки пассажиров до окончания полетов самолетов Ан-2.

НАЧАЛЬНИКУ ОМТС ТОВА КОСТИНУ: 1. Проконтролировать сроки пошива форменной одежды. Потребовать у руководства ателье выполнения договорных обязательств. 2. Дать указание о продолжении времени работы автобуса для доставки пассажиров до окончания полетов самолетов Ан-2.

НАЧАЛЬНИКУ ОТДЕЛА ПЕРЕВОЗОК ТОВА АФАНАСЬЕВУ: 1. Взять под личный контроль работу смен. Срочно укомплектовать

НАЧАЛЬНИКУ АТБ ТОВА СОЛОСТЕЮ: 1. Исключить задержки рейсов по вине личного состава и несогласованности в работе цехов. 2. Бытовой бригаде улучшить санитарное состояние самолета. Применять для их мойки более эффективные средства. НАЧАЛЬНИКУ АВТОБАЗЫ ТОВА КРУПИНУ: 1. Привести в исправное состояние вагончики и использовать их для доставки пассажиров. 2. Дать указание о продлении времени работы автобуса для доставки пассажиров до окончания полетов самолетов Ан-2. НАЧАЛЬНИКУ ОМТС ТОВА КОСТИНУ: 1. Проконтролировать сроки пошива форменной одежды. Потребовать у руководства ателье выполнения договорных обязательств. 2. Дать указание о продолжении времени работы автобуса для доставки пассажиров до окончания полетов самолетов Ан-2. НАЧАЛЬНИКУ ОТДЕЛА ПЕРЕВОЗОК ТОВА АФАНАСЬЕВУ: 1. Взять под личный контроль работу смен. Срочно укомплектовать

## Народный контроль — в действии

штат дежурных. Учитывая, что с 1 июля объем работы возрастает из-за увеличения количества рейсов, пересмотреть графики отпусков. Выполнить указание министерства о сокращении отпусков в летний период лицам, занятым обслуживанием пассажиров. 2. Задействовать ворота для выхода пассажиров в город, минуя аэровокзал. Организовать доставку багажа к этому выходу на тележках или автокарах. 3. Организовать работу всех трех касс аэровокзала. 4. Дать указание гор-агентству о брони на 2 места (вместо 4 и 6). 5. Для возможного выявления виновников неправильного заполнения рейсовых листков в агентстве предложить кассирам на контрольных талонах билетов пассажиров ставить номер кассы и дату продажи.

КОМАНДИРУ ЛЕТНОГО ПОДРАЗДЕЛЕНИЯ ТОВА ПОПОВУ: Совместно с заинтересованными службами решить вопрос о планировании резерва из 3 экипажей, способных выполнять дополнительные рейсы в течение дня (два экипажа с 8.00 и один с 13.00). КОМАНДИРУ ЛЕТНОГО ПОДРАЗДЕЛЕНИЯ ТОВА ТРУШКОВУ: Дать указание не включать в состав экипажей

Группа народного контроля обратилась в Кировский областной комитет народного контроля с просьбой оказать содействие через соответствующие районные организации: в организации регулярного автобусного сообщения в аэропортах Советски, Уржум, Яранск, Санчурск, Малмыж, Кильмезь и другие для доставки пассажиров в аэропорты; в организации буфетов, киосков, предприятий общественного питания. Мы призываем всех работников предприятия улучшить качество обслуживания пассажиров, исключить случаи задержек вылетов по вине личного состава. Поддержим начин экипажей летного подразделения, которые взяли обязательство бороться за присвоение трассе Киров — Свердловск — Киров звания «Трасса высокой культуры»! В. ОБУХОВ, председатель группы народного контроля. г. Киров.

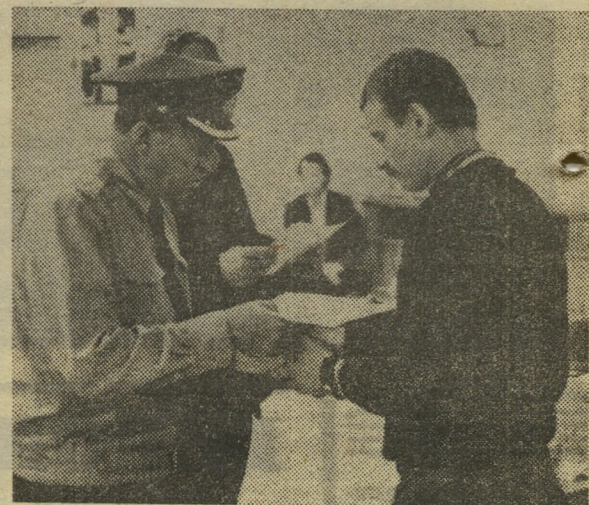




● ОДИННАДЦАТЬ ПОБЕДНЫХ СЕКУНД В. МАРКЕЛОВА И В. ПАССАЖЕННИКОВА.

● ТРИ ПОБЕДЫ КИРОВЧАНКИ Г. ЧУЧАЛИНОЙ.

● ПЕРВЫЕ НА ФИНИШЕ ЭСТАФЕТ — СПОРТСМЕНЫ КИРОВСКОГО АВИАПРЕДПРИЯТИЯ.



# ПОБЕЖДАЕТ МАСТЕРСТВО

XXVII ЛЕТНЯЯ СПАРТАКИАДА УрУ ГА

XXVII ЛЕТНЯЯ СПАРТАКИАДА УрУ ГА

Понедельник прошедшей недели стал праздником для самых быстрых, ловких, сильных работников Уральского управления гражданской авиации. На этот раз им был предоставлен самый большой стадион Свердловска — Центральный. Спортсменам предстояло соревноваться в забегах на 100 метров,

пробежать дистанции 400 и 800 метров, прыгать в высоту и длину, метать гранату.

Великолепная погода и резинобитумная дорожка помогли мужчинам показать неплохие результаты. Сразу двое — курганец В. Маркелов и кировчанин В. Пассаженников пробежали сто метров за одиннадцать се-



Кубок перешел во владение кировчан. Они набрали 10065 очков, 8595 — у кольцовцев, курганцы — третьи (8390 очков).

Проливной дождь не позволил провести заключительный парад. Прощаясь со спортсменами, заместитель начальника Уральского управления гражданской авиации В. М. Кузнецов вручил победителям кубок, грамоты, призы.

Соревнования закончились. Они показали, что в наших предприятиях появились новые сильные спортсмены, потеснившие ветеранов. Неплохо на этот раз выступили пермяки. Был бы у них инструктор по физкультуре и спорту — показали бы пермяки высокий класс. К сожалению, на этот раз болельщиков не было. Видимо, сказалось, что соревнования проводились в рабочий день.

А. НАГИБИД

На снимках: команда-победительница; награды вручает В. М. Кузнецов; идет упорная спортивная борьба...

Фото автора.



кунд ровно. На пять десятых секунды отстал от них свердловчанин П. Башмаков. Точно так же распределились места на пьедестале почета и после забегов на двести метров на следующий день. Только на этот раз солнце так и не показывалось, лил не переставая холодный дождь. Маркелов пробежал дистанцию за 23,2 секунды. На 0,1 сек. отстал от него кировчанин; 24,0 — результат спортсмена из Кольцово.

В беге на 800 и 3000 метров фаворитами стали Н. Лебедин из Кирова и Ф. Саяпов из Кольцово. Лебедин одержал убедительные победы с результатами 2.02,6 и 9.25,8. На 800-метровой дистанции Ф. Саяпов пропустил вперед кировчанина И. Огородникова, а на второй дистанции его так и не догнал В. Гонцов из Кургана.

Сто метров у женщин быстрее всех пробежали С. Розинкина из Магнитогорска, Т. Дудина из Кургана (13,66 секунды у обеих), Н. Компанец из Кургана показала результат 14,3 секунды.

Кировчанка Г. Чучалина была первой в беге на 400 метров, Е. Колмогорцева из Челябинска — второй, Н. Рожина из Кольцово была третьей. Точно так же покорилась финишная ленточка Г. Чучалиной и на 200 метров. Розинкина отстала от нее на 0,1 секунды. Третьей пришла к финишу Т. Дудина.

Особенно острой была борьба в эстафетном беге. Кировчане пробежали этапы по 800, 400, 200, 100 метров за 3 минуты 37,5 секунды. Результат коль-

цовцев — 3 минуты 42,3 секунды. Третьи стали магнитогорцы. Кировчанки тоже стали победительницами. Этапы 400, 300, 200 и 100 метров они пробежали за 2 минуты 46,2 секунды. На 3,5 секунды отстали от них спортсменки Кургана. Команда Кольцово — третья.

Дальше всех толкнул ядро Б. Мизгирев (Уктусское авиапредприятие), пермяк В. Полуновский «отстал» на 1 м 1 см. О. Бондаренко из Кургана — третий.

На 8 м 96 см толкнула ядро Н. Компанец; ижевчанка Л. Шапошникова и Л. Крысова поднялись на вторую и третью ступени пьедестала почета.

Выше всех прыгнул А. Зайцев из Кольцово (175 см). Не хватило пяти сантиметров для победы О. Наколуюшкину из Кольцово и В. Репину из Кирова.

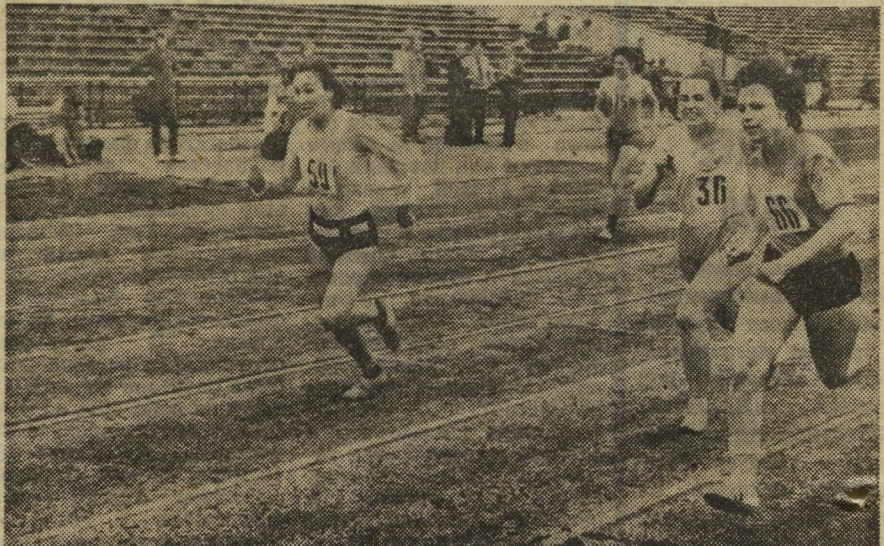
Н. Компанец победила

в прыжках в высоту. Т. Дудина показала такой же результат, но стала второй. Третье и четвертое места поделили Г. Якова из Кольцово и челябинка Т. Созинова.

Острейшая борьба разгорелась в секторе для прыжков в длину. Уверенно победила Г. Чучалина. На 8 см от нее отстала Г. Якова. Т. Дудина с результатом 4 м 65 см стала третьей. Это на 32 см меньше, чем у победительницы.

Магнитогорцы недаром «болели» за своего С. Щетникова. Он прыгнул на 6 м 37 см. В. Пассаженников и ижевчанин В. Соломаха заняли оставшиеся места на пьедестале почета.

Гранату дальше всех метнули А. Зайцев и А. Обухова, пермяк В. Полуновский и ижевчанка Л. Крысова стали вторыми. На третьем месте — А. Русин из Кургана и его одноclubница Т. Урб.



## НА ТЕПЛОХОДЕ ПО ТОБОЛУ

В прошлую субботу комсомольцы, молодежь Курганского авиапред-

приятия организовали поездку на теплоходе по Тоболу на озеро Масляны. Солнце в тот день не очень баловало отдыхающих, но настроение было хорошее. Молодые авиаторы купались, слушали музыку, играли в волейбол. Поездка удалась.

## ВЫСТАВКА «ХОББИ»-76

В честь Дня Воздушного Флота решено организовать выставку «хобби» в комсомольском коллективе Курганского авиапредприятия.

Увлечений у молодых авиаторов много. Кто-то всерьез занят фотографией, кто-то коллекционирует значки, кто-то делает модели самолетов. Заявки на участие в этой необычной выставке поступают к 1 августа. В. КАДОЧНИКОВ, секретарь комитета комсомола.

Свердловск, «Авиатор 20», УРАЛА

Редактор В. С. ГУРИН.

Тел. 295 461. 295 496.

НС 26492. Заказ № 5939.

Тип. изд-ва «Уральский рабочий», г. Свердловск, проспект Ленина, 49.