

№ 29 (2042).

СРЕДА,

18

АВГУСТА

1976 г.

ГОД ИЗДАНИЯ

XXXV

Цена 2 коп.



Авиатор УРАЛА

ОРГАН УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ
И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

Решения XXV съезда КПСС — В ЖИЗНЬ!

Воздушные маршруты пяtilетки

— Чем характерен для Аэрофлота первый год десятой пятилетки?

— С первых же дней года в коллективах Аэрофлота развернулось социалистическое соревнование за повышение эффективности производства и качества работы, за успешное выполнение народнохозяйственного плана. С каждым днем ширится движение за коммунистическое отношение к труду. Тысячи пилотов, штурманов, инженеров, техников, диспетчеров и других специалистов участвуют в соревновании за звание лучшего по профессии. Массовым стало трудовое соперничество среди комсомольско-молодежных экипажей, работающих в народном хозяйстве. В первых рядах соревнующихся уверенно идут коллективы Тюменского, Западно-Сибирского, Латвийского, Белорусского управлений.

За пятилетку предстоит сделать немало. Только пассажирскими перевозками за 1976 — 1980 годы мы должны обслужить не менее 556 миллионов человек. Для нужд народного хозяйства планируется доставить свыше 13 миллионов тонн срочных грузов и почты. В сельском и лесном хозяйстве намечено обработать около 500 миллионов гектаров полей и лесных угодий. Большие задачи стоят и в области капитального строительства, освоения авиационной техники, подготовки кадров, развития международных воздушных связей.

— Что нового появится в Аэрофлоте в текущей пятилетке?

— Партия назвала десятую пятилетку пятилетней эффективности и качества. Для нас это прежде всего означает внедрение в производство достижений научно-технического прогресса, повышение эффективности использования самолетов и вертолетов, наземного оборудования и высокий уровень авиасервиса на земле и в воздухе.

В девятой пятилетке реактивная техника полностью вытеснила поршневою с магистральных

Накануне Дня Воздушного Флота СССР корреспондент «Правды» попросил министра гражданской авиации СССР маршала авиации В. П. Бугаева

рассказать о перспективах развития пассажирского и грузового воздушного транспорта.

трасс. Теперь мы вплотную подошли к новому этапу технического перевооружения Аэрофлота. Речь идет о постепенном прекращении эксплуатации самолетов ИЛ-18, ТУ-104, ТУ-124, ТУ-114 и некоторых других и замене их реактивными машинами нового поколения. К ним относятся, например, ИЛ-62, ТУ-154, ЯК-42, ИЛ-86. На линиях Аэрофлота осваивается также сверхзвуковой пассажирский самолет ТУ-144.

Что касается ИЛ-62 и ТУ-154, то к 1980 году они будут осуществлять половину общего объема пассажирских перевозок. Достоинство ЯК-42, берущего на борт 120 человек, заключается прежде всего в том, что он сможет работать как на магистральных, так и на местных воздушных линиях. ИЛ-86 — принципиально новая машина. Она рассчитана на 350 человек и найдет широкое применение на трассах с большими потоками пассажиров и высокой интенсивностью воздушного движения. На борту этого корабля пассажиры смогут посмотреть кинофильм, прослушать музыкальную программу. Предусмотрены и другие удобства.

Наших многочисленных грузоотправителей также ожидает новинка. Я имею в виду грузовой самолет ИЛ-76. Эта машина уже прошла хорошую проверку на нефть и газопромыслах Тюменской области. Она берет на борт 40 тонн груза и может взлетать и производить посадку на грунтовых аэродромах. Это чрезвычайно важно в районах Сибири, Крайнего Севера и Дальнего Востока. Самолет хорошо оснащен средствами механизации погрузочно-разгрузочных работ. Не забыты и трудности сельского хозяй-

ства. На помощь им придет самолет М-15. Он имеет реактивный двигатель и оборудован высокопроизводительной аппаратурой для рассевания минеральных удобрений и ядохимикатов. Машину создают наши польские друзья.

Большие изменения произойдут и на земле. Будут построены аэропорты, рассчитанные на прием современных самолетов. Вступят в строй комплексы, которые обеспечат эффективное управление воздушным движением. Появятся новые средства механизации и автоматизации производственных процессов.

— Не могли бы Вы, товарищ министр, несколько подробнее осветить проблему культуры обслуживания?

— Для повышения авиасервиса прежде всего строятся современные аэровокзальные комплексы, агентства, гостиницы. Только в первом полугодии 1976 года новые аэровокзалы вошли в строй в Ташкенте, Анапе, Бресте. Они выполнены по современным проектам, оснащены новейшим технологическим оборудованием. В ближайшие годы крупные аэровокзалы появятся в Ростове-на-Дону, Комсомольске-на-Амуре, Фрунзе, Ереване, Хабаровске, Владивостоке, Казани, Мурманске и в других городах.

Постоянно расширяется география авиационных перевозок. Воздушные дороги, протянувшиеся сегодня более чем на 800 тысяч километров, связали между собой свыше 3,500 городов и населенных пунктов нашей страны. Только в первом году десятой пятилетки открыто 50 новых авиалиний, которые приблизили многие отдаленные районы к столице нашей Родины, к курортам Крыма, Кавказа, Прибалтики.

Во многих аэропортах страны внедряется упрощенный метод регистрации билетов и оформления багажа — непосредственно перед выходом пассажиров на перрон.

Это сокращает время пребывания пассажира в аэропорту в 1,5—2 раза. Только московские аэропорты Внуково и Домодедово за одни сутки отправляют по такому методу около 40 тысяч человек.

Однако, внедряя новую технику, прогрессивные методы работы, авиаторы всегда помнят о том, что высокая культура обслуживания пассажиров во многом зависит от добросовестного отношения к делу. Если хотите, — от душевной щедрости и тепла работников Аэрофлота. Дело чести каждого авиарботника — постоянно множить усилия по выполнению заданий десятой пятилетки, по успешному претворению в жизнь решений XXV съезда КПСС.

Большой праздничный вечер, посвященный Дню Воздушного Флота СССР, состоялся 13 августа в Доме культуры авиарботников Кольцово. Был зачитан праздничный приказ, в котором прозвучали имена лучших работников летной и

Торжества авиаторов

наземной служб предприятия, встретивших праздник новыми трудовыми достижениями. Потом состоялась творческая встреча авиаторов с коллективом ансамбля Тамбовской филармонии. К вечеру была приурочена выставка моделей самолетов авиамодельного кружка под руководством А. А. Минина.



В соответствии с указанием министра гражданской авиации В. П. Бугаева 12 августа проводился разбор для командно-руководящего состава авиапредприятия ПАНХ и МВЛ Уральского управления.

Были проанализированы вопросы соблюдения дисциплины и безопасности полетов, действенность мер по улучшению организации летной работы, повышению профессионального мастерства и укреплению дисциплины.

В разборе приняли участие представители местных партийных органов, а также старший пилот-инспектор инспекции МГА В. И. Виноградов.

Подробный отчет о разборе будет опубликован в следующем номере газеты.

На снимках: во время разбора.

В центре внимания — безопасность полетов



22 августа
исполняется
55 лет со дня
образования
Коми АССР

У авиаторов КОМИ

Наследники первопроходцев

— Сыктывкарское авиапредприятие давно уже начало подготовку к освоению новой техники — самолета Ту-134. Эта могучая машина уже несколько лет успешно эксплуатировалась в Ленинградском, Молдавском, Тюменском управлениях. Вот туда, а также в Ульяновскую ШВЛП были направлены для переподготовки первые экипажи сыктывкарцев. А уже через два года первый

Ту-134 совершил технический полет по маршруту Ульяновск — Сыктывкар. С этого времени он стал выполнять регулярные рейсы в Москву, а по мере необходимости — в Ленинград, Сочи, Симферополь.

Уже с конца 1973 года учебно-тренировочное подразделение Коми УГА стало своими силами перучивать экипажи на новую технику; рассказывает командир летного под-

разделения Ту-134 Владимир Анемподистович Беляев. За штурвал самолета он сел в 1958 году. Это был Ил-28. После сокращения рядов Советской Армии он приехал в Сыктывкар, летал на Ил-14, в 1963 году стал командиром корабля, четыре года летал командиром Ан-10, и еще три — командиром Ан-12. Это ему первому доверили вести из Ульяновска новый самолет. Он был среди первых — Виктор Яковлевич Кусков, Александр Фомич Гришин, Владимир Федорович Савенков и он закончили перучивание в Ульяновске.

Каждый день точно по расписанию вылетает из Сыктывкара несколько «туполей». Один из них связывает незримой нитью столицу республики со столицей Среднего Урала.

Этот день был самым обычным. Для пассажиров. Для экипажа он был, как всегда, волнующим. Первыми на борту появились вместе с бригадой АТБ бортпроводницы Нелли Александровна Татаринцева и Татьяна Валентиновна Петрунева. Неля уже опытный работник, пять лет летает. И в то же время перешла на четвертый курс Ленинградского инженерно-строительного института. Летает и муж ее — на Ан-12, бортмехаником. Тая до авиации работала воспитательницей. Первый год осваивает новую свою специальность.

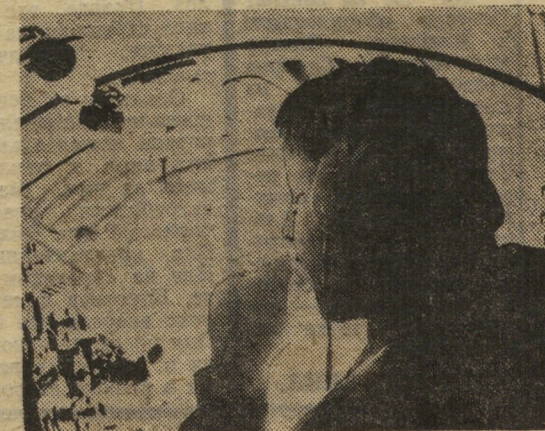
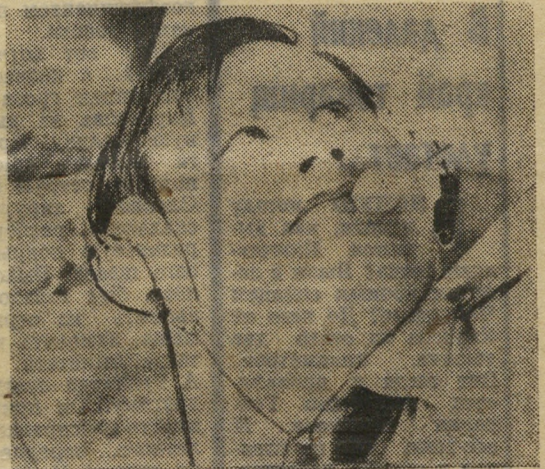
Едва девушки успели

осмотреть свое хозяйство, как появились члены экипажа. Его возглавляет пилот I класса Александр Ильич Репин. В этом году исполнилось двадцать три года, как летает он. По-2, Ан-2, Ли-2, Ан-10, Ан-12 и, наконец, с 1973 года, командир Ту-134. Ветеран предприятия и штурман самолета Николай Иванович Михайлов. Он пришел в 1973 году на Ту-134 после полетов на Ан-10 и Ан-12. Зато второй пилот Владимир Алексеевич Прокофьев двенадцать лет летал на Ан-2 и на Ту-134 — три месяца... Четыре года проработал авиатехником в АТБ и Николай Павлович Колганов. Только в этом году стал бортмехаником Ту-134. Это глубокая закономерность. В Сыктывкарском предприятии очень тщательно, но систематически подбирают кандидатов на новую технику, перучивают их у опытных командиров.

Отшел от борта самолета трап, засвистели далеко в хвосте двигатели, через несколько минут Ту-134 плавно, но круто оторвался от ВПП, а еще через несколько минут облака остались далеко внизу. Веселая негромкая музыка, свежие газеты и журналы и ненавязчивая забота бортпроводниц сопровождали пассажиров. Точно в назначенное время они спустились по трапу на уральскую землю, и иные заботы овладели ими. А нашим знакомым снова в полет...
А. НАГИБИН.



Фоторепортаж



На снимках: Ту-134 в аэропорту Сыктывкара, командир корабля А. И. Репин, бортпроводницы Н. Татаринцева и Т. Петрунева; второй пилот В. А. Прокофьев; ребятки летят первый раз; штурман Н. И. Михайлов.

Фото автора.



С ПЕРВЫХ дней 1976 года, первого года десятилетия, в коллективах подразделений и служб Сыктывкарского авиапредприятия развернулось широкое соревнование за достижение наивысших производственных, финансовых и качественных результатов труда. Обеспечить наивысший производственный налет на списочную машину с наибольшей производительностью и полной безопасностью полетов — на достижение этой цели направлены сегодня все силы, знания и опыт пилотов и штурманов, инженеров и техников, диспетчеров, водителей — всех авиарботников нашего предприятия. Воздушный исторический решением XXV съезда КПСС, коллектив авиаторов столицы Коми республики завершил выполнение плана полугодия на три дня раньше срока по всем основным производственным — финансовым показателям. План по участковому пассажирообороту выполнен на 104,7 процента, по налету часов ПАНХ — на 135,5, по доходам — на 103,2 процента. Сверх плана получено 438 тыс. рублей доходов. Фактическая прибыль пре-

высила плановую на 494 тысячи рублей. Процент коммерческой загрузки составил 75,3, что на 2% выше планового. Согласно социалистическим обяза-

встречные планы, разработка и реализация личных творческих планов. Организовано соревнование сквозных смен аэропорта Сыктывкар за повышение

УВЕРЕННАЯ ПОСТУПЬ

тельствам предполагалось повысить производительность полетов на 1 процент сверх плана, фактически плановые цифры по этому показателю превышены на самолетах Ан-12 — на 3,6, на Ан-24 — на 3, на Ил-14 — на 5,4 процента.

По сравнению с прошлым годом значительно увеличился налет на списочную машину на всех типах самолетов. Особенно большой рост объема авиaperезовок — на 53 процента — достигнут на самолете Ту-134. 77 процентов всего увеличения общих объемов работ достигнуто за счет роста производительности труда.

Всеобщую поддержку на предприятии получили

качества подготовки к весенне-летней и осенне-зимней навигации, за повышение качества работы в службах связи и движения.

Достижения коллектива высоко оценены. Решением Сыктывкарского горкома КПСС и исполкома Совета депутатов трудящихся по итогам работы за второй квартал авиапредприятия вручено переходящее Красное знамя победителя социалистического соревнования среди предприятий транспорта и связи.

Решением совета Коми управления гражданской авиации Сыктывкарскому авиапредприятию присуждено I место в социалистическом соревновании меж-

ду предприятиями управления с вручением переходящего Красного знамени и денежной премии.

Подведены итоги соревнования среди работников ведущих профессий Коми управления ГА за 1 полугодие. Лучшим командиром воздушного судна транспортной авиации Коми УГА признан командир корабля Ан-24 из Сыктывкара А. И. Мельников, лучшим авиатехником — авиатехник АТБ Сыктывкарского предприятия Н. Н. Одинцов, лучшим телеграфистом — телеграфистка службы ЭРТОС нашего предприятия А. А. Горбунова, лучшим водителем — водителем службы спецтранспорта Я. А. Осипенко.

Высокая оценка результатов труда коллектива сыктывкарских авиаторов призывает трудиться еще лучше, используя все резервы производства, и добиваться еще более высоких результатов в выполнении государственного плана и социалистических обязательств первого года пятилетки.

О. МУЛЬД, заместитель командира авиапредприятия по политико-воспитательной работе.

