

Все больший размах получает социалистическое соревнование, в ходе которого рождаются новые славные трудовые подвиги. По инициативе передовых коллективов столицы нашей Родины Москвы, колыбели Октябрьской революции Ленинграда широко развернулось соревнование за успешное претворение в жизнь намеченных задач, выполнение и перевыполнение заданий народнохозяйственного плана на десятую пятилетку под лозунгом «Работать лучше, повышать эффективность и качество!». Усилия участников соревнования направлены на ускорение научно-технического прогресса, повышение производительности труда, усиление режима экономии материальных, финансовых ресурсов, сырья, топлива и энергии, на успешное выполнение принятых обязательств и встречных планов, достойную встречу 60-й годовщины Великого Октября.

По праву гордиться свершенным, партия в то же время реально оценивает достигнутое, видит имеющиеся недостатки и трудности, настойчиво работает над их устранением. Боевой программой действий по практической реализации курса XXV съезда стали решения октябрьского (1976 г.) Пленума ЦК КПСС, речь на нем товарища Л. И. Брежнева.

Из постановления ЦК КПСС.

Работать лучше, повышать эффективность и качество!

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

Авиатор УРАЛА

ОРГАН УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

№ 5 (2065).

СРЕДА.

9

ФЕВРАЛЯ

1977 г.

ГОД ИЗДАНИЯ

XXXVI

Цена 2 коп.

В Совете управления

В Свердловске состоялось совместное расширенное заседание совета Уральского управления и президиума теркома профсоюза, на котором рассмотрен ряд вопросов. Подведены итоги социалистического соревнования за IV квартал и 1976 год в целом.

В торжественной обстановке с участием представительной делегации из Приволжского управления ГА состоялось заключение договора о социалистическом соревновании между коллективом Уру ГА и авиаторами Поволжья.

Участники заседания заинтересованно, по-деловому обсудили вопрос о повышении безопасности полетов в свете указаний министра гражданской авиации Б. П. Бугаева, данных на расширенном заседании коллегии МГА 25 января 1977 г.

По всем обсуждавшимся вопросам приняты соответствующие постановления.

Социалистическое соревнование авиаторов Уральского и Приволжского управления гражданской авиации стало традиционным и способствует улучшению работы авиапредприятий по обслуживанию народного хозяйства страны.

Выполняя решения XXV съезда КПСС, коллективы авиапредприятий Уральского управления ГА выполнили производственный план 1976 года — первого года 10-й пятилетки — досрочно, 28 декабря, по всем основным показателям. Дополнительно к плану пассажирооборот составил 56 млн. пассажиро-километров, налетали 25,6 тысячи приведенных часов по ПАНХ, получили 1,9 млн. руб. доходов и свыше 5 млн. руб. сверхплановой прибыли.

Авиарботники Приволжского управления план первого года 10-й пятилетки по всем основным показателям завершили 28 декабря; выполнили сверх плана: пассажирооборота 67 млн. пассажирокилометров, 28 тысяч приведенных часов по ПАНХ, получили 4 млн. руб. доходов и 3,2 млн. руб. прибыли.

Успехи, достигнутые в 1976 году, явились результатом самоотверженного труда авиарботников соревнующихся управлений, организаторской и политической деятельности партийных, профсоюзных, комсомольских и хозяйственных организаций.

Новый прилив энергии и энтузиазма вызвали у авиарботников Урала и

ДОГОВОР

о социалистическом соревновании между коллективами Уральского и ордена Трудового Красного Знамени Приволжского управления гражданской авиации на 1977 год

Приволжья решения октябрьского (1976 г.) Пленума ЦК КПСС, гл. редактор и содержательная речь на нем Генерального секретаря ЦК товарища Л. И. Брежнева. Коллективы Уральского и Приволжского управления гражданской авиации в ответ на постановление ЦК КПСС. Со-

ветом Министров СССР ВЦСПС и ЦК ВЛКСМ «О Всесоюзном социалистическом соревновании за повышение эффективности производства и качества работы, успешное выполнение заданий десятой пятилетки», включившись в социалистическое соревнование за достойную встречу 60-ле-

тия Великой Октябрьской социалистической революции, обязуются трудиться еще лучше, с высокой эффективностью и качеством выполняемых работ, заключают между собой договор о социалистическом соревновании на 1977 год и принимают следующие обязательства:

Выполнить	Управления	
	Уральское	Приволжское
Государственный план 1977 года	30 декабря	30 декабря
План 10 месяцев	30 октября	30 октября
Дать сверх плана:		
— пассажирооборота (млн. п. км)	35	20
— налета часов по ПАНХ	5150	10000
— доходов (тыс. руб.)	1025	700
— выручки (тыс. руб.)	1025	700
— прибыли (тыс. руб.)	1025	200
— отправить пассажиров (тыс. чел.)	25	5
Повысить:		
— производительность труда (в % к плану)	на 0,5	на 1
— рентабельность производства (в % к плану)	на 0,2	
— коммерческую загрузку (в % к 1976 г.)	на 1	на 0,5
— исправность СВП		
Сэкономить авиационного топлива		на 1 %
Внедрить рационализаторских предложений с экономическим эффектом (тыс. руб.)	1033	7000 тонн
	250	1000
		500

Повысить безопасность полетов за счет дальнейшего совершенствования руководства и организации летной работы, управления воздушным движением, технического обслуживания самолетов и вертолетов, внедрения современных систем самолетовождения и посадки, повышения профессиональной подготовки авиарботников, укрепления трудовой дисциплины, усиления политико-воспитательной работы.

Сосредоточить усилия на дальнейшем повышении эффективности использования самолетного и вертолетного парка, на земной технике и оборудовании, на экономии авиационного топлива, материальных ресурсов и денежных средств.

внедрения достижений научно-технического прогресса, всемерном улучшении качества авиационных перевозок и культуры обслуживания пассажиров, на обеспечении выполнения плана капитального строительства и улучшения качества строительного — монтажных работ.

В организации социалистического соревнования особое внимание уделять широкому обмену и внедрению передового опыта.

Организовать взаимное соревнование родственных авиапредприятий на договорной основе.

Раз в полугодие, по-очередно, подводить итоги соревнования управлений, намечать меры по дальнейшему улучшению организации социалистического соревнования, обмену производственным опытом.

Ежеквартально обмениваться информацией о ходе выполнения принятых обязательств на 1977 год.

Итоги выполнения договора подводить комиссиями управлений из представителей администрации, партийных, профсоюзных и комсомольских организаций.

Личный состав Уральского и Приволжского управления гражданской авиации заверяют ленинский Центральный Комитет КПСС и Советское правительство в том, что активно включившись в социалистическое соревнование за достойную встречу 60-летия Великого Октября, досрочно выполнят плановые задания 1977 года и добьются успехов в претворении в жизнь исторических решений XXV съезда КПСС.

Настоящий договор о социалистическом соревновании и обязательства на 1977 год обсуждены и приняты на собраниях личного состава авиапредприятий, подразделений и служб, на расширенных заседаниях советов управлений и партийно-хозяйственных активах.



На этом снимке — один из лучших экипажей Пермского авиапредприятия: командир Владимир Павлович Симонов, второй пилот Валерий Дмитриевич Кривошеев, штурман Станислав Симонович Данилов и бортмеханик Владимир Анатольевич Пономарев. Фото А. Нагибина.

Почетные знамена — курганцам

Празднично украшен зал клуба Курганского авиапредприятия. На торжественный вечер, посвященный вручению переходящих Красных знамен за I место по итогам работы в IV квартале 1976 года, собрались передовики социалистического соревнования, лучшие люди пред-

приятия. Слово предоставляется заместителю начальника Уру ГА Селезеву П. П. Отметив трудовые достижения курганцев в IV квартале 1976 года, т. Селезев вручил руководителем предприятия переходящее Красное знамя Уру ГА и пожелал новых

успехов в социалистическом соревновании. Переходящие Красные знамена Курганского ГК КПСС и горисполкома, Октябрьского райкома партии и райисполкома вручили второй секретарь горкома КПСС В. И. Хорольский и член райкома партии В. В. Пискунов.

Решения XXV съезда КПСС — в жизнь

* У наших друзей по соревнованию
в ордена Трудового Красного Знамени
Приволжском управлении гражданской
авиации

**Соревнование
Опыт · Поиск
Новаторство**



МНЕ ХОЧЕТСЯ рассказать о моих товарищах, которые совсем недавно, в конце прошлого года, отпраздновали свой юбилей — 25 лет летной работы.

Их двенадцать. Это Константин Васильев, Александр Горячкин, Юрий Катасонов, Александр Давыдов, Анатолий Подсевакин, Александр Подтелков, Анатолий Былда, Геннадий Синайский, Алексей Труханов, Иван Климов, Рудольф Мочалов и Владимир Чеканов.

Вспомним то, что было 25 лет назад.

У правого крыла самолета По-2 построилась летная группа — курсанты летного училища гражданской авиации.

Первым полетит курсант Юрий Катасонов. Старшине летной группы Александру Давыдову поручено организовать наблюдение за самолетом от взлета до посадки.

Задание выполнено на «отлично». Техника пилотирования у Катасонова и тогда была отменная. Не раз

пилот-инструктор ставил его в пример другим курсантам.

После окончания летных училищ молодые пилоты прибыли в Приволжское управление ГВФ. Им тогда было по 19—20 лет. Отдел кад-

ров распределил их по разным аэропортам. Кого послали в Саратов, кого в Казань, в Горький, Пензу, Оренбург, Уфу.

Орлиное племя — пилоты

Был в 1951 году такой случай. Вылетел пилот самолета С-2 (санитарный вариант самолета По-2) Пензенского аэропорта Владимир Чеканов на санитарное задание в один из районов области. Вез двух хирургов, консервированную кровь. Прибыл в назначенный пункт, подобрал с воздуха площадку для посадки. Сел недалеко от больницы.

Высадив врачей, осмотрел «взлет-

ную полосу», начертил крюки «посадочной площадки». Взлетел налегке. Набрал высоту 600 метров, перевел самолет в горизонтальное положение, летел километров двадцать. После этого заметил ненормальность

в работе двигателя. Самолет трясло как в лихорадке, вибрировали плоскости, расчленились, потоки масла струились по капоту. Вскоре двигатель заклинило. Винт остановился. Посадочных площадок природа не приготовила. Внизу — овраги, лес, холмы. Наконец, заметил маленькую площадку, подобрал наивыгоднейший угол планирования. Времени — считанные секунды. Расчет был точен. Спланировал. Сел.

За проявленное в сложной обстановке мужество молодому пилоту комсору летного коллектива В. Че-

канову командир авиапредприятия объявил благодарность в приказе. Это было его первое поощрение за летную работу. А ныне Владимир Алексеевич Чеканов пилот первого класса, командир корабля Ту-154, нештатный пилот-инструктор, подготовивший за два года восемь командиров корабля. Он депутат Куйбышевского горсовета, член Красноглинского РК КПСС, кавалер ордена Трудового Красного Знамени, отличник Аэрофлота.

Я рассказал об одном из этих товарищей. Многие из них очно и заочно учились в высших учебных заведениях, получив солидное образование, повышались в классе. Все они пилоты первого класса. Если прикинуть, то получается, что все вместе (их, как я уже сказал, 12 человек) они проработали в нашем управлении три сотни лет.

Желаю ветеранам здоровья, новых успехов в труде, счастья!

С. ЗОЛОЧЕВСКИЙ,
ветеран труда.

ГОВОРЯТ, нахмутовскую «Надежду» посчитали своей песней и геологи, и рыбаки, и строители. Словом, все, кого мечта уводит далеко от дома. А уж о летчиках и говорить нечего. Это о них слова: «Снова между нами города, взлетные огни аэродромов». Тысячи мальчишек звали и зовут в путь эти огни. Как случилось это когда-то и с человеком, о котором хочу рассказать.

Светит незнакомая звезда

Свои первые шаги в воздухе Василий Диков сделал в Сасовском авиационном училище Гражданского воздушного флота имени Героя Советского Союза Тарана. Окончив его в 1951 году, молодой пилот приехал в родную Пензу.

Когда в стране началось движение за коммунистическое отношение к труду, первым из авиаторов Поволжья откликнулся на этот призыв командир авиационного звена Пензенского аэропорта комсомолец Василий Диков. И успешно справившись со взятыми обязательствами, звено завоевало высокое звание Коллектива коммунистического труда.

Командование назначило молодого

пилота заместителем командира авиаподразделения, затем и ее командиром. Тысячи пассажиров перевез он, сотни тонн грузов на борту своих самолетов, обработал химикатами двести тысяч гектаров полей.

В 1957 году он вступил в ряды КПСС. Вскоре стал отличником Аэрофлота. Но ему хотелось летать на больших самолетах. И Диков уезжает в Саратов, где успешно овладевает вождением комфортабельного самолета Ил-14.

Но вскоре Василий Алексеевич возвращается в родной город, где прошла его юность. Он назначается командиром Пензенского авиапредприятия, перед ним ставится задача произвести реконструкцию аэропорта. С присущей ему энергией берется он за дело.

За это время аэропорт преобразился: реконструировано здание вокзала, в бетон оделся перрон. Выросли и люди. По инициативе командира наиболее опытные пензенские летчики, да и он сам, продолжают учиться. На смену устаревшим машинам пришли самолеты Ан-24.

Четверть века посвятил В. А. Диков любимому делу. На самолетах разных типов он налетал одиннадцать тысяч часов. За личное освоение новой техники, за воспитание летных кадров и руководство одним из передовых аэропортов ордена Трудового Красного Знамени Приволжского управления гражданской авиации Указом Президиума Верховного Совета СССР В. А. Дикову присвоено звание «Заслуженный пилот СССР».

А. ТИХОНОВ.



Обсуждают вопросы комсомольской работы.

Слева направо: И. Королев (Горький), Н. Быховец (Казань), В. Красовская (Оренбург), А. Постыш (Саратов), Т. Левцова (Пенза), Н. Моллов (а/п Курмоч).

* * *

Юрий Александрович Чураков пришел в Куйбышевское авиапредприятие два года назад. За добросовестную работу ему присвоено высокое звание ударника коммунистического труда. Недавно он стал командиром экипажа самолета Ту-134.

Надежным помощником командира является второй пилот Александр Игоревич Быковский. Он уже двенадцать лет в авиации, в небе провел 7,5 тысячи часов. Пять тысяч часов налета на счету бортмеханика Виктора Егоровича Мишанова.

Слева направо: А. И. **БЫКОВСКИЙ**, В. Е. **МИШАНОВ**, Ю. А. **ЧУРАКОВ**.



В семейном альбоме командира самолета ТУ-134 Горьковского авиапредприятия В. А. Горбачева я увидел фото, на котором был запечатлен биплан У-1. Когда глядишь на этот снимок, невольно улыбаешься. Теперь, пожалуй, и в музее не увидишь такого.

В семье Горбачевых помнят рассказы о полетах на самолете У-1 Ивана Антоновича и его брата Антона Антоновича Горбачевых. Первый из них еще в 1924 году получил звание пилота. Он окончил Борисогле-

Отцы и дети

бскую школу летчиков, ту самую, в которой учился В. П. Чкалов, участвовал в войне с белофиннами, был награжден орденом Боевого Красного Знамени.

Второй стал пилотом в 1935 году, а в 1947 г. — и его сын Владимир. Сколько себя помнит Владимир Антонович, у него не было сильнее желания, чем желание летать... Почти тридцать лет работы в авиации

научили его многому. Сначала аэроклуб, потом летное училище, работа летчиком-инструктором, наконец, полеты в Аэрофлоте — вот вехи его пути.

За освоение новой авиационной техники и высокие показатели в выполнении плана в 1974 году он награжден орденом Трудового Красного Знамени.

— Как быстро летит время! — вспоминает Вла-

димир Антонович. — Но свежи в памяти первые самостоятельные полеты, полеты на первых реактивных самолетах.

А недавно в Горьковском авиапредприятии появился еще один пилот Горбачев. Однофамилец? Нет, сын Владимира Антоновича, Юрий.

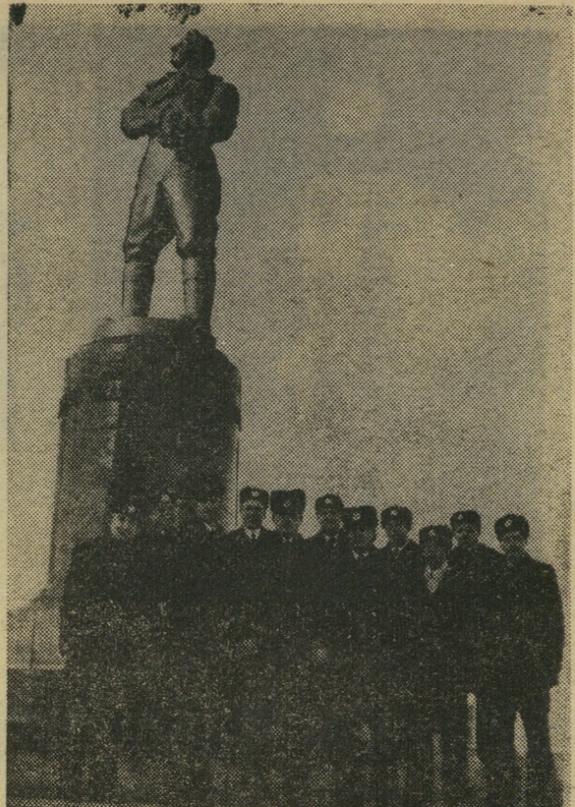
...Отец и сын медленно идут вдоль стоянки самолетов и о чем-то беседуют. Один опытный, убеленный ранней сединой, другой еще совсем юный. О чем они говорят?

Вероятно, о полетах... Вот уже более 50 лет Горбачевы, как эстафету, несут семейную традицию. А семейные традиции живучи. Подготовили себе смелую команду ветераны нашего аэропорта.

Долго я искал случая собрать вместе «отцов и детей». Оказалось, что это сделать не так-то просто: то отец, то сын в полете.

И лучшим местом для этой встречи был наш откос у памятника В. П. Чкалову.

Завтра они снова уходят в полет... И. ОПАРНИ, дежурный штурман Горьковского авиапредприятия.



СМЕНА службы движения Казанского авиапредприятия, которой руководит ветеран гражданской авиации Иван Петрович Прохоров, носит звание смены коммунистического труда. Этот хорошо организованный, слаженный, дружный коллектив неизменно добивается отличных результатов в работе, занимает в соревновании смен службы движения классные места.

Большая заслуга в этом принадлежит начальнику смены Ивану Петровичу Прохорову. Сорок лет он работает в гражданской авиации. Сейчас ему уже шестьдесят один, возраст, конечно, солидный, но энергия ветерана могут позавидовать многие молодые. Они относятся к нему с нескрываемым уважением и многому у него учатся, тем более, что знания свои он не держит под спудом, а передает молодежи охотно и увлеченно.

Путь Ивана Петровича Прохорова в гражданской авиации начался в 1936 году, когда он стал кур-

сантом Батайской летной школы ГВФ.

Три с половиной года напряженной учебы — и ему вручается пилотское свидетельство. Его направили в родную Калининскую об-

ОН РУКОВОДИТ ПОЛЕТАМИ

ласть. Здесь он работал в подразделении самолетов спецприменения.

Вскоре, как одного из наиболее способных, хорошо знающих свое дело пилотов, его направили на работу в учебно-тренировочное подразделение Северо-Западного управления ГВФ. Молодой пилот-инструктор стал учить летать таких же молодых, но только не имевших практического опыта юношей. Здесь его и застала война.

Как и большинство его товарищей, не раз он просил начальство послать его на фронт и очень огорчился,

когда ему отказывали в этом. Он понимал, что готовить пилотов тоже очень важно, но все-таки хотелось на фронт, самому драться с оккупантами, мстить им за сожженные города и се-

раженных. Затем воевал в гвардейском бомбардировочном полку авиации дальнего действия. Он был командиром экипажа самолета Ли-2 — ночного бомбардировщика. Вылетали на бомбежку передовых позиций врага, его укреплений, воинских эшелонов, полевых и тыловых аэродромов.

Боевые заслуги И. П. Прохорова отмечены правительственными наградами — орденом Отечественной войны первой степени и многими медалями.

С летной работой он растался в феврале 1951 года. Тогда его направили на работу в службу движения Казанского авиапредприятия.

Стал Иван Петрович руководителем полетов. Аккуратный и строгий на работе, требовательный и к себе, и другим, он в то же время очень душевно относится к людям, всегда готов помочь товарищу, подбодрить. И люди благодарны ему за это...

В. ФЕДОРОВ.

Новый аэровокзал в Оренбурге

В праздничной обстановке в Оренбургском авиапредприятии был открыт новый аэровокзал. Его пропускная способность — 400 пассажиров в час.

Здесь собрались авиарботники Оренбургского предприятия, строители, представители общности областного центра, ответственные работники Приволжского управления.

Зал украшен лозунгами, транспарантами. Митинг открыт. Строители рассказали, как они трудились в первом году пятилетки, каких успехов добились.

О достижениях оренбургских авиаторов говорила начальник отдела кадров аэропорта В. Савина.

Затем слово предоставляется начальнику Приволжского управления А. А. Конову. Он сердечно поблагодарил строителей за хороший подарок, который позволит оренбургским авиаторам повысить культуру обслуживания пассажиров, пожелал новых трудовых достижений коллективу Оренбургского предприятия, вручил памятный подарок — модель самолета ТУ-144 — представителю строителей.

Большой группе строителей и авиарботников были вручены Почетные грамоты обкома и горкома КПСС.

Митинг окончен. Разрезается лента. Гости и хозяйка заполняют новый вокзал, знакомятся с ним. Он просторный, красивый, удобный. Это двухэтажное здание из стекла и бетона, отделанное гранитом и мрамором, украшенное внутри мозаичным панно. К услугам пассажиров просторные залы ожидания, кафе, ресторан, комната матери и ребенка, зимний сад, парикмахерская. Организована продажа сувениров, периодических изданий.

Н. АБАЗИН.

Учебный центр

Учебно-тренировочное подразделение. Эти слова знакомы, привычны коллективу Приволжского ордена Трудового Красного Знамени управления гражданской авиации. Ведь большинство летного и инженерно-технического состава прошло выучку в этом учебно-методическом центре своего управления.

Учебный корпус предоставляет слушателям все необходимые удобства для занятий: большие светлые классы и превосходный тренажерный комплекс.

За тридцать лет здесь прошли переподготовку многие тысячи пилотов, инженеров и техников. Сейчас продолжают решаться большие вопросы, направленные на выполнение главной задачи десятилетия — подготовку кадров с высоким качеством, что способствует дальнейшему повышению уровня безопасности полетов в управлении в целом.

Для решения этой важнейшей задачи в учебно-тренировочном подразде-

лении имеется практически все: высококвалифицированный преподавательский состав, необходимое оборудование в большинстве классов. Установлены новые тренажеры Як-40, диспетчерский и штурманский. В распоряжение летного коллектива предоставлены самолеты от небольшого трудяги Ан-2 до современного турбореактивного лайнера Ту-154, а также вертолеты.

Партийная и профсоюзная организации делают немало для того, чтобы сплотить коллектив и постоянно поддерживать в нем высокий дух соревнования. Соревнуются все службы и предметно-методические комиссии. Индивидуальные социалистические обязательства имеют 92 процента работников. Главное, на что обращается особое внимание, — это обучение в классе и на самолете с высоким качеством, привитие слушателям высоких моральных и деловых качеств, чувства высокой ответственности и дисциплины, постоянное совершенствовани-

е учебного процесса.

У нас немало товарищей, которых по праву можно называть правофланговыми пятилетки.

Коллектив тренажера только создан. В него вошли способные специалисты Ю. Н. Ларионов, А. А. Семенов, К. И. Горелов и другие.

Следует сказать о применении новинки — электронного экзаменатора, который изготовлен лаборантом А. Г. Спирным по инициативе и под руководством А. П. Голвина и М. М. Жукова. Этот прибор используется для проверки знаний летного состава по самолетовождению. Он дает большую экономию времени. К примеру, если на устную проверку знаний учебной группы из 18 человек уходит шесть часов, то с помощью экзаменатора — всего два.

Коллектив и командование нашего подразделения полны энергии и решимости обеспечить выполнение плана 1976 года по повышению квалификации летного состава, не редуцируя по программе

школы высшей летной подготовки, подготовке диспетчеров первоначального обучения и других авиационных специалистов досрочно.

Н. РЕШТЕЙН, преподаватель.



Бортмеханик I класса самолета ТУ-134 А. Ф. Антонов, ударник коммунистического труда.



Первенство УрУ ГА по лыжам

Впереди вновь кировчане

Традиционные лыжные соревнования на первенство УрУ ГА, на этот раз посвященные шестидесятилетию Великой Октябрьской социалистической революции, прошли на лучшем в центре Среднего Урала лыжном стадионе спортклуба армии.

В Свердловск приехали команды всех авиапредприятий нашего управления. Открывая соревнования, первый заместитель начальника управления Владимир Георгиевич Бизюков пожелал спортсменам быстрой лыжи и крепкого здоровья.

Первый день соревнований традиционно начался с дистанции 15 километров у мужчин и пять километров у женщин. Превосходство лыжников Кирова было подавляющим — Владимир Краев, Николай Лебедкин и Сергей Сияев значительно обогнали своих конкурентов. Время В. Краева — 54 минуты 38 секунд, 55 минут ровно у чемпиона Аэрофлота Александра Шилова (Пермь).

Женщины Кирова тоже принесли победы очки своей команде: Фаина Фоминих пробежала дистанцию за 22 минуты 05 секунд, а ее подруга-соперница Алевтина Соколова показала результат 23 минуты 14 секунд. На третьем месте — член команды завода № 404 Нина Карлова. На 17 секунд от нее отстала кировчанка Алевтина Ходырева...

В итоге первого дня соревнований вслед за кировчанами шли лыжники завода № 404, Кольцова, Перми.

Второй день соревнований — упорная борьба в эстафетных гонках. И здесь женщины Кирова не знали конкурентов. Фоминих, Соколова и Ходырева значительно опередили своих соперниц. Отлично пробежала дистанцию Фаина Фоминих. Несмотря на травму, она пробежала свой этап в пять километров даже быстрее, чем накануне...

На втором месте по-прежнему оставались спортсмены завода № 404, за ними пришли женщины Кольцова, занявшие почетное место, несмотря на травму одной из участниц.

У мужчин впереди оказались гости из Троицка, за ними кировчане, уктусцы, пермяки.

После однодневного отдыха началась борьба на длинных дистанциях. Тридцать километров быстрее всех прошел представитель Троицка Николай Лотов (1 час 50 минут 15 секунд). За ним — кировчанин Сергей Сияев, Владимир Краев, Игорь Огородников.

Десять километров покорились опять Фаине Фоминих (43 минуты 32 секунды), за нею пришла Алевтина Соколова. Большой разрыв между кировчанками и свердловчанкой Татьяной Носовой.

Судейская «команда» подвела итоги. Первое

место, как и в прошлом году, у Кирова, второе — завод № 404, на третьем лыжники Кольцова.

Заместитель начальника УрУ ГА Георгий Яковлевич Лишаев и председатель теркома авиаработников Урала Александр Петрович Иванцов вручили победителям призы, грамоты, памятные подарки.

К сожалению, специалисты указывают на определенную слабую подготовку не только отдельных спортсменов, но и команд. Так, чемпион Аэрофлота Александр Шиллов в этом сезоне почти не вставал на лыжи. Естественно, он должен был оставить мечту о борьбе за призовое место на дистанции 30 километров...

В организации соревнований были ощутимые огрехи: не был продуман вопрос питания спортсменов, плодотворного отдыха между вторым и третьим днями соревнований. Видно, отдельные представители командно-руководящего состава, партийных, профсоюзных, комсомольских организаций забыли о персональной ответственности за дела в спортивных коллективах своих предприятий, отдали «на откуп» дело организации соревнований инструкторам по физкультуре и спорту.

Проведение соревнований убедительно показало, что только серьезный подход к развитию физкультуры и спорта всех общественных организаций и командо-руководя-

щего состава способен дать ощутимые плоды.

А. НАГИБИН.

ОТ РЕДАКЦИИ. По отзывам участников соревнований заслуживает персонального упрека за нечеткую организацию лыжного первенства и особенно работы оргкомитета старший инструктор по физкультуре и спорту УрУ ГА М. Гучков. Его нежелание или попросту неумение привлечь к подготовке и проведению соревнований комсомольский и спортивный актив, попытка «взять все на себя» привели к досадным огрехам. Это лишний раз доказывает справедливость известной поговорки «Одни в поле не воин»...



НА СНИМКАХ: В. Г. Бизюков открывает первенство УрУ ГА по лыжам; эстафету передают кировчанки; героиня нынешнего первенства Фаина Фоминих получает одну из наград.

ФОТО АВТОРА.

Утверждены новые цены на авиационные билеты. В связи с этим корреспондент газеты «Труд» Ю. Джараров попросил начальника Управления организации перевозок МГА СССР Б. Е. Паникова ответить на несколько вопросов.

— Чем вызвана необходимость изменения тарифов Аэрофлота?

— С перевооружением гражданской авиации современными реактивными лайнерами возросла скорость перемещения пассажиров, для них создано больше удобства, хотя тарифы практически не менялись. Это потребовало дополнительных затрат, снизилась рентабельность перевозок, а в ряде случаев они стали убыточными. Упорядочение тарифов позволит привести их в соответствие с действительными затратами и уровнем обслуживания населения.

— Каким принципом руководствовались при изменении тарифов?

— При упорядочении цен мы пользовались следующим принципом: чем больше расстояние, на которое

летит пассажир, тем меньше процент повышения прежней цены авиабилета. В среднем тарифы повысились с 1 апреля на 20 процентов. Читателей, вероятно, интересуют конкретные цифры. Для примера приведу несколько маршрутов. Так, новый билет на проезд из Москвы в Сочи (маршрут считается коротким) будет стоить 31 рубль. Прежняя цена — 26 рублей. На средних магистральных линиях (к примеру, Москва — Ташкент) вместо 48 рублей — 56. На дальних наших трассах тарифы будут выглядеть так: Москва — Хабаровск — 122 рубля вместо 108. Москва — Южно-Сахалинск — 150 вместо 131.

Новые тарифы Аэрофлота

Тут стоит сказать следующее. Несмотря на повышение тарифов, и сейчас билеты на внутренних трассах Аэрофлота самые деш-

евые в мире. На линиях одной и той же протяженности стоимость билета у нас в 2—2,5 раза меньше, чем у крупнейших авиакомпаний капиталистических стран. Так, например, по трассе Москва — Ленинград, протяженность которой 670 километров, билет стоит (в пересчете) 22 доллара, тогда как на то же расстояние в США — 56 долларов. К тому же цена билета в Аэрофлоте не зависит ни

от типа самолета, ни от сезона навигации. Больше того, в осенне-зимний период мы постоянно взводим льготы для некоторых катего-

рий пассажиров, снижающие стоимость билетов на 30—50 процентов...

Воздушный транспорт у нас доступен всем, и таким он будет оставаться и в дальнейшем. Решать возникающие проблемы мы будем, безусловно, не за счет интересов пассажиров. Более того, мы стараемся предоставить нашим пассажирам как можно больше услуг. Вот уже несколько лет в Аэрофлоте рабо-

тает автоматизированная система продажи билетов и бронирования мест «Сирена». Особенно большой выигрыш от нее получают пассажиры, следующие через Москву. Если раньше на оформление билета они тратили три дня, то с введением «Сирены» — только три минуты. Salons современных самолетов оборудованы удобными креслами, в них практически отсутствует шум, установлены кондиционеры. В недалеком будущем на самолетах дальних магистральных линий появятся бортовые телевизионные системы, предназначенные для показа кинофильмов. Расширяется ассортимент про-

дуктов питания в полете, предусматривается включение в меню блюд национальной кухни.

Аэрофлот развернул широкую программу реконструкции старых и строительства новых аэровокзалов. На ее реализацию государство выделяет большие средства. За последние годы новые аэровокзальные комплексы возникли более чем в 70 городах. До 1980 года вступят в строй еще 40 аэровокзалов. Рост количества современных аэропортов позволяет ежегодно открывать более 50 новых авиалиний.

Свердловск, «Авиатор»
20, УРАЛА

Редактор В. С. ГУРИН.

Тел. 295-461, 295-496.

НС 22112. Заказ № 3882.

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