

Комсомольцы и комсомолки, советская молодежь! Учитесь жить и работать по-коммунистически! Выработывайте в себе высокие моральные качества! Будьте сознательными и неутомимыми строителями коммунизма!

(Из Призывов ЦК КПСС к 42-й годовщине Великой Октябрьской социалистической революции)

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

Навстречу 42-й годовщине Октября



Орган политотдела Уральской отдельной авиагруппы
ГВФ и теркома профсоюза авиаработников

№ 83 (905) | СРЕДА, 28 ОКТЯБРЯ 1959 г. | Год издания 17-й

В комитеты ВЛКСМ выберем достойных

В комсомольских организациях подразделений Уральской авиагруппы со второй половины сентября проходят отчетно-выборные собрания. Комсомольские организации, претворяя в жизнь решения XIII съезда ВЛКСМ и XXI съезда КПСС, приложили немало усилий по мобилизации молодежи на выполнение плана воздушных перевозок, обеспечения безопасности полетов, по улучшению обслуживания пассажиров.

Поддерживая и развивая инициативу комсомольцев, комитеты комсомола транспортного, Курганского и Пермского подразделений провели значительную работу по организации социалистического соревнования за досрочное выполнение производственных заданий первого года семилетки. Комсомольско-молодежный экипаж Виктора Дубовика, борющийся за право называться экипажем коммунистического труда, ежемесячно перевыполняет свои производственные задания. По итогам за третий квартал ему присуждено первое место среди экипажей подразделения. Так же успешно выполняет свои обязательства комсомольско-молодежный экипаж командира корабля Леонида Панченко.

Еще в начале этого года пилоты-комсомольцы Курганского подразделения решили бороться за право именоваться авиазвеньями коммунистического труда. Как показывают итоги девятимесячной работы, абсолютное большинство молодых пилотов успешно справляется со взятыми высокими обязательствами.

Прочно удерживает первенство в социалистическом соревновании среди коллективов Уральской авиагруппы Пермское подразделение. И в этом немалая доля труда молодых пилотов, техников, связистов и других авиаспециалистов.

Хорошим помощником командованию и партийной организации являются комсомольцы авиационно-ремонтных мастерских. Комсомольцы проявили большую активность по освоению технологии ремонта новой авиационной техники.

Вместе с тем в некоторых комсомольских организациях заметного сдвига в повышении роли молодежи в решении производственных задач и в улучшении воспитания молодежи не произошло. И комсомольцы справедливо критикуют членов комитетов и секретарей комсомольских организаций за их слабую организаторскую работу среди молодых авиаспециалистов.

В прошлом комсомольская организация Челябинского подразделения отличалась своей активностью и боевитостью. Но за последнее время в результате слабой работы комитета ВЛКСМ в этой организации значительно снижена активность комсомольцев, имеют место серьезные недостатки в воспитательной работе и организации культурного досуга молодежи. Только этим можно объяснить тот факт, что в подразделении комсомольцами совершен ряд летних проступков, грубых нарушений наставлений, инструкций и приказов, регламентирующих летную работу.

В этом году большие упущения имели место со стороны комитета комсомола Свердловского аэропорта и его секретаря А. Р. Корчагиной в руководстве цеховыми комсомольскими организациями. Особенно неблагоприятно обстоит дело с воспитательной работой молодежи, с политической учебой комсомольцев. С начала учебы в сети политического просвещения прошел месяц, однако в комсомольском семинаре по изучению истории КПСС, в котором изъявили желание учиться более 50 комсомольцев, не проведено ни одного занятия. Комитет ВЛКСМ не организовал должной работы по шефству молодежи над изучением, освоением и эксплуатацией новой авиационной техники.

Многие эти и другие недостатки в работе комсомольских организаций могли бы не иметь места, если бы партийные организации и политработники конкретно руководили работой комитетов ВЛКСМ, оказывали им повседневную помощь.

Подготовка и проведение отчетно-выборных комсомольских собраний должны способствовать повышению активности молодежи, повышению роли комсомольских организаций в решении величественных задач, поставленных Коммунистической партией и Советским правительством перед подразделениями Аэрофлота.

Работа комсомольских организаций в значительной степени зависит от деловых и моральных качеств членов комитета ВЛКСМ. Поэтому при выборах нового состава комитетов комсомольцы должны подходить со всей серьезностью, избирать лучших производственников, умелых руководителей и организаторов молодежи.

Н. ЦВЕТУХИН,
помощник начальника политотдела по комсомолу.

Заседание президиума теркома

Сегодня проводится заседание президиума Уральского теркома авиаработников, которое обсудит следующие вопросы: доклад и о. командира Уральской авиагруппы А. А. Андриевского по итогам работы подразделений за третий квартал; доклад командира Тюменской авиагруппы Н. И. Волкова «О ходе выполнения коллективного договора в подразделениях Тюменской авиагруппы»; доклад председателя месткома Свердловского аэропорта И. В. Коновалова и председателя закома ремпредприятия В. Н. Арефьева «Об организации и руководстве соревнованием за звание коллективов и ударников коммунистического труда».

На повестке собрания — итоги работы

29 октября состоится собрание актива подразделений авиагруппы, которое обсудит доклад начальника политотдела П. А. Андреева «Итоги работы коллективов Уральской отдельной авиагруппы за девять месяцев и задачи по досрочному и безаварийному завершению производственного плана 1959 года».

30 и 31 октября будет проведен двухдневный семинар командиров подразделений и их заместителей по политчасти.



Командир Кудымкарского звена коммунистического труда Петр Иванович Клячин. Коллектив, руководимый им, с хорошими производственными показателями встречает праздник Великого Октября.

Новая техника идет в аэропорты

XXI съезд нашей партии поставил перед Гражданским воздушным флотом серьезную задачу — сделать за семилетие скоростной воздушный транспорт страны одним из главных видов пассажирского транспорта.

Новая скоростная техника Аэрофлота требует и новых скоростных методов обслуживания. Например, от Москвы до Ленинграда пассажир летит 55 минут. Конечно, он не хочет мириться с тем, что получит свой багаж через 30 минут, а иногда и через час после прибытия. Чтобы ускорить выдачу багажа, необходимо механизировать погрузочно-разгрузочные работы, создать машины, пригодные для обслуживания многоместных скоростных реактивных самолетов. Сейчас на предприятиях ГВФ разрабатываются автопогрузчики с высотой подъема кузова до 5 метров.

Будут широко применяться в аэропортах самоходные ленточные и складские транспортеры. В настоящее время проходят эксплуатационную проверку авто-

Своей дорогой

Предпраздничные дни. Зайдите сейчас в любой коллектив Уральской отдельной авиагруппы, поговорите с людьми и вы почувствуете тот особый трудовой подъем, которым у советских людей принято отмечать Великий праздник Октября.

Наш корреспондент побывал в ряде служб Свердловского аэропорта и строительно-монтажного управления № 8 и поинтересовался, какими успехами в труде встречают авиаработники 42-ю годовщину Октября.

НА АВТОМАТИЧЕСКОЕ УПРАВЛЕНИЕ

— Подарок к празднику? — переспросил начальник радицентра Ю. А. Смирнов. — Конечно, приготовили. На днях закончили работы по автоматизации шести передатчиков, выполнив тем самым один из основных наших пунктов социалистического обязательства. До конца года намерены автоматизировать три ультракоротковолновых передатчика.

ОНИ РЕШИЛИ РАБОТАТЬ И ЖИТЬ ПО-КОММУНИСТИЧЕСКИ

В канун праздника все новые и новые коллективы служб аэропорта включаются в патристическое соревнование за право именоваться коммунистическими. Они принимают повышенные обязательства.

В соревнование бригад коммунистического труда включились: в отделе перевозок — смена М. А. Кужаровой, службе движения — смена А. Ф. Исакова, в ЛЭРМ — бригада Анатолия Корчагина, в

Одной дорогой трудовых побед идут вместе со всем советским народом авиаработники Урала навстречу 42-й годовщине Великой Октябрьской социалистической революции.

лифт «АЛ-1», автоконвейер на шасси ГАЗ-69, ленточный секционный конвейер и фургон-контейнер. Уже направлено в подразделение ГВФ более 100 самоходных трапов. Разрабатывается система транспортировки багажа внутри вокзалов, а также механизмы для перемещения грузов внутри самолета.

Московский троллейбусный завод изготовил опытный электробус на 80 пассажиров для доставки их от перрона до самолета и обратно. Сейчас электробус проходит испытания во Внуковском аэропорту.

Весьма важной задачей является автоматическая посадка самолетов. Выход на посадочную прямую и выдерживание глиссады должны быть автоматизированы.

Это даст возможность разгрузить летчика на самом ответственном этапе полета, позволит совершать посадки в любую погоду.

На очереди стоит вопрос об автоматизации управления движением. Нахождение в воздухе большого количества машин, которые с различными скоростями и на разных высотах будут совершать полеты в районе крупных городов и промышленных центров, потребует точного регулирования полетов и особо тщательной проводки каждого экипажа. Это позволит избежать опасных сближений на трассе, скопления и вынужденных задержек самолетов в аэропортах.

Электронно-счетная машина может значительно облегчить труд диспетчера, производя одновременно расчет всех маршрутов в районе и выработку нужных команд с учетом воздушной обстановки и программы полетов.

Введение автоматики в основные процессы деятельности Гражданского воздушного флота по-

службе связи — смена О. С. Полуммаковой.

БОЛЕЕ ТРЕХ МИЛЛИОНОВ РУБЛЕЙ ЭКОНОМИИ

— В первый год семилетки, — сказал начальник планового отдела авиагруппы В. М. Перепелкин, — авиаработники Урала трудятся отлично. Только за счет снижения себестоимости тонна-километра и летного часа за девять месяцев по авиагруппе сэкономлено более трех миллионов рублей.

ПОДАРКИ СТРОИТЕЛЕЙ

Недавно в поселке Свердловского авиагарнизона сдана в эксплуатацию новая мощная система водоснабжения, в которую входят водонапорная башня и другие сооружения. Жители поселка будут обеспечены питьевой водой бесперебойно и в достаточном количестве.

Кроме того, в эти дни рабочие строительно-монтажного управления № 8 заложили фундамент для нового общежития на 65 комнат.

может нам сделать полеты безопасными и регулярными.

Параллельно с внедрением турбореактивных и турбовинтовых самолетов создаются новые средства их наземного обслуживания. Разрабатываются универсальные машины, которые смогут снабжать прилетевший корабль электропитанием, сжатым воздухом, кислородом и т. д. На одном из предприятий ГВФ изготовлен механизм для дистанционной мойки самолетов. Испытываются специальные буксировщики для самолетов с турбореактивными и турбовинтовыми двигателями.

Один из них (МАЗ-541) в скором времени получит Внуковский аэропорт столицы. Мощность его мотора 300 л. с. Этим тягачом можно буксировать любые самолеты в любое время года и в любую погоду. Даже на обледенелой рулежной дорожке он способен развить тяговое усилие в 4600 кило-

граммов.

Как известно, на аэродромах замена поршневых двигателей производится с помощью передвижных подъемных кранов. Для новейших машин этот метод непригоден. На смену крану придут тележки-подъемники для снятия и установки двигателей на самолетах Ту-104, Ил-18 и Ан-10. Эти тележки появятся на аэродромах уже в текущем году. Скоро уйдут в прошлое громоздкие стремянки и лестницы, неудобные для работ на высоких машинах. Их заменит самоходный подъемный механизм «А-19» со стрелой и рабочей площадкой. Он позволит обслуживать любую часть самолета на высоте до 15 метров.

Выполняя решения XXI съезда КПСС и июньского Пленума ЦК КПСС, авиаторы ГВФ должны будут преодолеть огромную работу. Первый шаг сделан — автоматизация входит в жизнь, и завтрашний день Гражданского воздушного флота, оснащенного по последнему слову техники, становится зримым уже сегодня. Из газеты «Красноярский пилот».

Линейные эксплуатационно-ремонтные мастерские Свердловского аэропорта. В конце длинного коридора на втором этаже табличка «Кабинет рационализации и изобретательства». Осторожно приоткрываем дверь — комната пуста. Эта картина не меняется ни в какое время дня или вечера. Кабинет рационализации существует, как явствует из таблички, а вот рационализаторов... что-то не видно.

В коллективе ЛЭРМ много молодых рабочих и почти все из них учатся в вечерних школах, техникумах, вузах. Все они любят свою работу, связанную с машинами высокими скоростями, интересуются последними достижениями науки и техники. И поэтому вполне естественно возникает вопрос — сколько подавно рационализаторских предложений, как они внедряются.

В аэропорту имеется бюро рационализации и изобретательства, в которое входят представители почти всех служб. Как работает БРИЗ? На этот вопрос председатель его Я. М. Ярошевич ответил коротко: «Сейчас плохо работаем, ничего не делаем».

Чрезмерно самокритичный ответ. Вполне естественно, возникает следующий вопрос: почему не ведется никакой работы? Но на это получить ясный ответ оказывается не очень легко. Оказывается, члены БРИЗа «завалены работой» в своих службах... А кроме того, значительная доля вины лежит и на самих рабочих: слишком мало поступает от них предложений. Вот где оказывается основные-то виновники плохой работы БРИЗа(!) Об этом, не смущаясь, заявили инженер ЛЭРМ Л. Г. Никаноров и сам тов. Ярошевич.

А что же сделали, позволено будет спросить, сами руководители служб, чтобы люди занимались рационализацией? Как обстоит дело с наглядной агитацией, с разработкой темников? От председателя БРИЗа можно услышать опять тот же стереотипный ответ: «Этим не занимались. Ничего нет»... Но чем же, позволите, занимается БРИЗ? Только лишь рассмотрением поступивших предложений.

Несколько месяцев тому назад наша взаимопроверочная делегация ездила в Ленинградский аэропорт. И оказалось, что ленинградцы гораздо больше уделяют внимания вопросам рационализации. За первое полугодие там подано 35 рационализаторских предложений и внедрено из них 32, а у нас подано 26 и внедрено 19.

Безусловно, заставить людей заниматься рационализацией в принудительном порядке нельзя. В этом Я. М. Ярошевич прав. Но в то же время тов. Ярошевич и сам отлично знает, что у людей надо пробуждать интерес к занятиям рационализацией, помогать им. На блюдечке с каемочкой рационализаторские предложения не подаются. Надо не сидеть в ожидании предложений, а идти к авиатехникам, мотористам, рабочим наземных служб, наталкивать их на разрешение интересных задач, помогать им.

Сейчас, когда решается вопрос о переходе предприятий на семичасовой рабочий день, творческая мысль рационализаторов должна работать особенно напряженно, ряды их должны пополняться. Ведь чем больше коллектив ра-

ционализаторов, тем больше люди могут сделать.

Сколько же авиаспециалистов занимается рационализацией в ремонтных мастерских? Всего-навсего восемь человек. Причем это, так сказать, постоянные рационализаторы. А кто должен привлекать в коллектив людей пытливей творческой мысли, новых специалистов? Члены БРИЗа кивают на начальников служб, смен, а те, в свою очередь, — на членов БРИЗа.

Как же так получилось, что большое, полезное и очень важное дело оказалось никому ненужным? Член БРИЗа Д. У. Любченко считает, что если бы был специальный инженер-механик, занимающийся только вопросами рационализации и изобретатель-

А ДЕЛА?..

ства, то все было бы хорошо. Он бы организовал в службах свой актив, занимался бы наглядной агитацией. Между прочим, имеется даже должность такого инженера в штатном расписании. Но вот беда — никак не могут подобрать на это место подходящего человека. А пока суть да дело работа стоит, многие вопросы остаются неразрешенными. Взять хотя бы автобазу или сантехслужбу. Ведь для рационализаторов здесь очень много работы и работы по-настоящему интересной и увлекательной. Но вот только заняться этой работой некому.

Заседания БРИЗа проходят крайне нерегулярно. Последнее заседание было около двух месяцев тому назад. И на этих заседаниях почему-то обходится молчанием конкретная постановка таких вопросов, как развертывание наглядной агитации, практическая деловая помощь авиаспециалистам, занимающимся рационализацией, привлечение новых людей.

Председатель БРИЗа тов. Ярошевич полагает, что раз БРИЗ должен рассматривать готовые предложения, то и незачем отвлекаться от прямой работы. А ведь именно члены БРИЗа и тов. Ярошевич должны вести большую разъяснительную работу среди авиаспециалистов, помогать им находить интересные темы и оригинальное и простое их решение. Но беда в том, что никому из членов БРИЗа это не вменено в обязанности в приказном порядке. А раз так, то, как считает тов. Ярошевич, за непосредственное обслуживание самолетов спросят и очень строго, а за качество и количество рационализаторских предложений нет. Поэтому безответственно и работа идет. Точно так же и остальные члены БРИЗа. Предложений нет, значит, не хотят думать, не заставляют же силой людей думать — вот «глубокое» обоснование бездеятельности членов БРИЗа.

Вся кипучая деятельность их свелась к тому, что выбрали кабинет, повесили на него табличку «Кабинет рационализации и изобретательства», расставили здесь столы и стулья. Видимо, в начале собирались проводить занятия, но благие порывы угасли и с тех пор никто и ничем не нарушает мирного покоя кабинета рационализации.

БРИЗ впал в зимнюю спячку, а она, как известно, кончится не скоро, если никто БРИЗ не разбудит, не потревожит. А потревожить пора, давно пора.

А. БАРАНОВА.

Есть люди, обладающие завидным постоянством в увлечении любимым делом. Бывает, человек имеет возможность трудиться в хороших, удобных условиях, нет, он все-таки остается на такой работе, которая связана с неудобствами в быту, трудностями передвижения и работает, не замечая их.

К таким людям по праву можно отнести бухгалтера Тюменской авиагруппы Зою Владимировну Запольскую, пользующуюся в коллективе заслуженным авторитетом.

То ли одетые в кожаные регланы летчики, громкоголосые, с обветренными лицами, то ли романтика, связанная с профессией авиаторов, как знать, что больше завладело девичьим воображением, но, поступив в 1940 году в аэропорт, Зоя Запольская навсегда связала свою жизнь с авиацией.

Иной авиатор, привыкший к ежечасной смене впечатлений, посмотрит на бухгалтера и пожмет плечами: «Как он может сидеть на одном месте, щелкать костяшками на счетах и день, и два, и годы! Скука! Однообразие!»

А спросите Зою Владимировну, она, наверняка, не согла-

Новые стихи

НА ЛИТЕРАТУРНЫЕ ТЕМЫ

СЛОВА И ДЕЛА

Он на словах —
Сторонник крупных форм и тем.
В искусстве признает
Одни лишь «монументы».
А сам — десятилетий —
Печатает «фрагменты»
Из... ненаписанных поэм!

ЧИТАЯ ЛИРИЧЕСКИЙ СБОРНИК

Не так уж все свежо,
Зато — пестро!..
Почти как на щите
Реклабюро.

ПОСПЕШНОСТИ ПЛОД НЕСЪЕДОБНЫХ

Берет он тему актуальную.
Суконным пишет языком...
В итоге — детище печальное:
Гибрид пшеницы... с табаком!

В ОДНОЙ ГАЗЕТЕ

Серьезней, чем эта,
Не сыскать газет:
Юмора, сатиры —
Здесь в помине нет!
Видно, в редакции
Серьезный народ:
Сам не смеется
И другим не дает.

АВТОРУ ПЛОХИХ БАСЕН

Легче тигра побить
Бритвой безопасно,
Чем порок истребить
Вашей серой баснейю.

В. МИЛЮТИН,
радиооператор Курганского подразделения.

ЧЕЛОВЕК УКРАШАЕТ ПРОФЕССИЮ

сится с таким утверждением, будет спорить с тем, кто думает о профессии бухгалтера как о скучном деле. «Нет, не правда!» — скажет она.

И вспомнится Зоя Владимировна вся ее скромная деятельность, память подскажет, как хрупкой, робкой девушкой начинала она калькулятором в столовой своей трудовой путь. Сколько неприятных минут доставляла ей застенчивость, без труда девушку можно было заставить покраснеть. И тогда жаром пылали щеки, робость сковывала движения, трепетали ресницы над потупленными живыми глазами... Но все переборол в себе Зоя: и робость, и застенчивость. Жизнь, работа в коллективе научили по-новому смотреть на людей, на производственные отношения.

Ну, а насчет того, скучна ли работа, Зоя Владимировна имеет свое мнение. Правда, многое стало привычным, но разве не вызывает волнения работа над составлением квартального, полугодового и годового отчетов? Разве не видны тогда результаты труда большого коллектива. А выплывать счета для предъявления организациям, пользующимся услугами авиации, раз-

ве такое уж скучное дело! По ним видно, как авиация прочно входит в обиход народного хозяйства.

И сердце какого бухгалтера, искренне болеющего за производство, не порадует, когда авиаторы добиваются снижения себестоимости тонна-километра и стоимости летного часа. Нет, не скучна работа бухгалтера.

Зоя Владимировна представляет себе: где-то там, далеко-далеко на Севере, летят сейчас самолеты. Покрывая большие расстояния над огромной Тюменской областью, летчики связывают отдаленные пункты с районными и окружными центрами: возят пассажиров, рыбу, пушнину, выполняют другие задания.

Доходы? Вот они — экономлено несколько сот килограммов горючего, рейсы совершены быстрее обычного. Хорошо! Бухгалтеру видно — машины работают рентабельно.

Прилетят летчики на базу, и доведись им иметь дело с Зоей Владимировной, они почувствуют внимательное, чуткое отношение, встретят искреннее уважение. Тем же платят и авиаторы скромному бухгалтеру Тюменской авиагруппы — Зое Владимировне Запольской.

В. ЯРКОВ.

Листья в редакцию

Деньги — на ветер

Ежегодно Салехардский аэропорт получает из Баку и Махачкалы сотни бочек с авиамаслом. Поставляются смазочные вещества в деревянных бочках. Согласно положению, бочки мы должны сдавать на местную нефтебазу. Однако база категорически отказывается принимать деревянную бочко-тару, ибо перевозка в Омск обходится в два три раза дороже стоимости самой бочки. Поэтому ежегодно у нас скапливается большое количество деревянных бочек. Куда девать их?

Никто не принимает. Полежат бочки год-два, сгниют, потом их списывают на дрова и сжигают. Ежегодно мы списываем 200—300 штук, принося огромный убыток аэропорту, а следовательно, и государству.

Ведь каждая бочка стоит 80—90 рублей. Считайте, товарищи снабженцы, какие денежки мы

бросаем на ветер и делаем соответствующие выводы!

Кстати, местная нефтебаза отказывается принимать от поставщика смазочные материалы в деревянных бочках. А почему мы это делаем. В аппарате Тюменской и Уральской авиагрупп хорошо знают, что в Салехардском подразделении перерасход по малозначимому инвентарю составляет 40—50 тысяч рублей, но, очевидно, это мало кого беспокоит. Между тем такая же печальная картина в портах Березово и в Тазовском.

Этот назревший вопрос необходимо решить как можно скорее. Договариваясь о поставке авиационного масла, нужно ставить условие, чтобы авиамасло мы получали в железных бочках.

Г. МАЙОРОВ,
техник ГСМ Салехардского подразделения.

По следам наших выступлений

„ЭТО НАШИ РЕЗЕРВЫ“

В ответ на заметку, опубликованную под таким заголовком в газете «Авиатор Урала» от 5 сентября с. г., командир Челябинского подразделения Н. К. Андриевский сообщил в редакцию следующее:

«Заметка обсуждена во всех службах, в том числе в смене тов. Киселева, производившей предполетное обслуживание самолета 84543, и в смене диспетчера отдела перевозок тов. Плешкова, не разгрузившей вовремя самолет, которые предупреждены за недо-

статочную оперативность в работе. Отделу перевозок выделены новая автомашина и автопогрузчик, что ускорит загрузку и разгрузку самолетов.

Пересматривается наличие и количество агрегатов и деталей, которые могут потребоваться в случае неисправности транзитных самолетов.

В ближайшее время будет изготовлена тележка, оборудованная подъемниками, колесом и инструментом для ускорения выполнения этой операции».

ПРОДОЛЖАЕТСЯ ПОДПИСКА на газету «Авиатор Урала» на 1960 год.

В подразделениях подписка проводится заместителями командиров по политчасти и специальными уполномоченными.

Подписная цена:

на год — 9 рублей 60 копеек, на 6 месяцев — 4 рубля 80 копеек.

Деньги за подписку направлять по адресу: Свердловск, 20, Уральская авиагруппа ГВФ, бухгалтерии.

НС47037.

Заказ № 5263.

Редактор В. А. ДЕБЕРДЕЕВ.

Адрес редакции:

Свердловск, 20, аэропорт: тел. Д2-05-21, доб. 1-96, 1-97.

Тип. изд-ва «Уральский рабочий», Свердловск, ул. Ленина, № 49.

ЭТО УДОБНО ДЛЯ ПАССАЖИРОВ

В нынешнем году, в связи с широким использованием на авиалиниях скоростных самолетов

Ту-104, Ил-18 и Ан-10, в Свердловском аэропорту значительно возросли отправки пассажиров и грузов. Однако в часы «пик», когда в аэропорту за небольшой период времени производили посадку несколько реактивных и турбовинтовых самолетов, коллектив смены отдела перевозок был не в состоянии быстро обслужить все прибывшие самолеты. В результате задерживалась отправка самолетов, в спешке иногда неправильно засылали багаж и даже бывали случаи потери его. В книге записей появлялись жалобы от пассажиров.

Остро встал вопрос об изменении системы работы отдела перевозок. С горячим желанием взялся коллектив службы за перестройку структуры своей службы, использовав разработанный сотрудниками НИИ ГВФ на базе службы пере-

возок Внуковского аэропорта проект типового технологического процесса загрузки и разгрузки самолетов.

Сейчас в аэровокзале вводится новая технология обслуживания пассажиров, приема, оформления и транспортировки багажа на самолеты. Расширена площадь камеры приема багажа. Однако сделанное — только начало большой работы, которую намечено провести в отделе перевозок.

Вводимые новшества позволят обеспечить четкость в работе отдела перевозок, поднять культуру обслуживания пассажиров.

А. ГРОМОВ,

и. о. начальника Свердловского аэровокзала.