



Пролетарии всех стран, соединяйтесь!



Авиатор

УРАЛА

ОРГАН УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

6 (1886)

СУББОТА,

3

МАРТА

1973 г.

ГОД ИЗДАНИЯ

XXX

Цена 2 коп.

ВЫСОКИЕ

НАГРАДЫ

РОДИНЫ —

АВИАТОРАМ

ОСОБОЕ внимание уделить дальнейшему совершенствованию социалистического соревнования рабочих, бригад, участков и цехов...» — говорится в совместном постановлении ЦК КПСС, Совета Министров СССР, ВЦСПС и ЦК ВЛКСМ. Постановление «О разветвлении Всесоюзного социалистического соревнования работников промышленности, строительства и транспорта за досрочное выполнение народнохозяйственного плана на 1973 год» стало основополагающим в работе профсоюзных организаций предприятий Уральского управления гражданской авиации.

ДОЛГ КАЖДОГО

Практические задачи, сформулированные в докладе товарища Л. И. Брежнева на совместном торжественном заседании Центрального Комитета КПСС, Верховного Совета СССР и Верховного Совета РСФСР «О пятидесятилетии Союза Советских Социалистических Республик», также должны быть положены в основу всей деятельности профсоюзных организаций по успешному осуществлению решений XXIV съезда КПСС и XV съезда профсоюзов.

Высоких результатов в юбилейном социалистическом соревновании добились коллективы Пермского предприятия (командир т. Воробьев И. С.), Кольцовского и авиаремпредприятия. Победителями в индивидуальном социалистическом соревновании стали: Ю. В. Холкин — авиатехник Пермского предприятия ГА, С. В. Хромов — пилот-инструктор Челябинского предприятия, Д. И. Шурло — пилот-инструктор Кольцовского предприятия. Занесены в Книгу почета Министерства гражданской авиации С. И. Ословский — шофер СМУ-8, В. И. Зырянов — командир самолета АН-2 (Уктус), И. С. Семериков, И. И. Снегирев — слесари авиаремпредприятия. В. А. Слепушкин — штурман ИЛ-18 Кольцовского предприятия, награж-

ден знаком «Отличник социалистического соревнования РСФСР».

Некоторые комитеты профсоюза слабо влияют на хозяйственную деятельность, не дают анализа производственной деятельности. Многие профсоюзные организации и хозяйственные руководители медленно устраняют недостатки в руководстве социалистическим соревнованием, не уделяют должного внимания распространению передового опыта, внедрению научной организации труда. В ряде случаев социалистические обязательства принимаются занесенные, без учета имеющихся резервов. Подведение итогов соревнования зачастую проводится формально, не анализируются причины невыполнения планов и обязательств, не принимаются меры по оказанию помощи отстающим коллективам, недостаточно эффективно используются различные формы и средства морального, а также и материального поощрения. Соревнование как индивидуальное, так и бригадное, следует организовывать на договорных началах. Бригады, смены, экипажи, отдельные труженики должны брать не только обязательства, но и заключить договор, где указываются конкретные сроки, намечается время обмена опытом и т. д. Крайне слабо ведется пока соревнование среди инженерно-технических работников. Они должны принять на пятилетку личные творческие планы.

Сейчас комитетам профсоюзов и хозяйственным руководителям следует проанализировать состояние организации социалистического соревнования на каждом участке, в смене, экипаже, подразделении и предприятии, принять меры к дальнейшему совершенствованию социалистического соревнования внутри коллективов, расширению практики заключения взаимных договоров на соревнование между коллективами предприятий, отдельными рабочими.

Широко развернуть социалистическое соревнование за досрочное выполнение и перевыполнение плана 1973 года — долг каждого авиаработника. Люди крылатой профессии уральского края должны внести достойный вклад в выполнение государственного плана третьего, решающего года девятой пятилетки.

УКАЗОМ ПРЕЗИДИУМА ВЕРХОВНОГО СОВЕТА СССР К 50-ЛЕТИЮ ЮБИЛЕЮ АЭРОФЛОТА ЗА БОЛЬШИЕ ДОСТИЖЕНИЯ В ВЫПОЛНЕНИИ ПЛАНОВЫХ ЗАДАНИЙ ПО АВИАПЕРЕВОЗКАМ, ПРИМЕНЕНИЮ АВИАЦИОННОЙ ТЕХНИКИ В УРАЛЬСКОМ УПРАВЛЕНИИ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ РЕШЕНО НАГРАДИТЬ:

ОРДЕНОМ ЛЕНИНА

КОСЫХ Бориса Ивановича — командира летного коллектива
РОЖНОВА Владимира Ивановича — командира корабля ИЛ-18.

ОРДЕНОМ ОКТЯБРЬСКОЙ РЕВОЛЮЦИИ

БОРИСОВА Геннадия Георгиевича — командира летного коллектива
БУРДИНА Владимира Николаевича — командира самолета АН-2 Пермского предприятия
ДУДИНА Георгия Дмитриевича — диспетчера службы движения Кировского авиаремпредприятия.

ОРДЕНОМ ТРУДОВОГО КРАСНОГО ЗНАМЕНИ

АЗОВЦЕВА Василия Ивановича — начальника инспекции по безопасности полетов Уральского управления гражданской авиации
БАГАЕВА Геннадия Степановича — заместителя начальника аэропорта по движению Курганского предприятия
ДОЗМОРОВА Николая Михайловича — командира авиазвена Уктусского авиаремпредприятия
ДРЕМИНА Михаила Ивановича — руководителя полетов Пермского авиаремпредприятия
ИВАЩЕНКО Алексея Кирилловича — командира самолета АН-2 Ижевского авиаремпредприятия
МОШКИНА Владимира Александровича — инструктора тренажера Магнитогорского авиаремпредприятия
ПАКОВСКОГО Мстислава Викторовича — начальника отдела технического

контроля авиационно-технической базы Пермского авиаремпредприятия
ПАХМУТОВА Виктора Михайловича — командира корабля АН-24 Магнитогорского авиаремпредприятия
ПЕХТЕРЕВА Владимира Ивановича — старшего бортмеханика летного коллектива Челябинского авиаремпредприятия
ПОПОВА Михаила Тимофеевича — диспетчера службы движения Свердловского авиаремпредприятия
ХАЛИНА Ивана Федоровича — командира корабля ИЛ-18 Кольцовского авиаремпредприятия
ШИШКОВА Евгения Сергеевича — авиатехника-бригадира авиационно-технической базы Челябинского авиаремпредприятия
СМИРНОВА Анатолия Федоровича — командира Кировского авиаремпредприятия
СИТНИКОВА Ивана Григорьевича — каменщика СМУ-8
СНЕГИРЕВА Ивана Ивановича — слесаря авиаремпредприятия.

ОРДЕНОМ ДРУЖБЫ НАРОДОВ

ГРИДНЕВА Дмитрия Степановича — командира корабля АН-24 Свердловского авиаремпредприятия
МИНЕЕВА Алексея Ивановича — Пермское авиаремпредприятие
МОШКОВА Владимира Прокопьевича — командира корабля ИЛ-18 Кольцовского авиаремпредприятия
НАХИНА Бориса Александровича — Челябинское авиаремпредприятие.
ПИНЬЖЕНИНА Павла Дмитриевича — секретаря партийного комитета авиаремпредприятия.

СОСНИНА Владимира Михайловича — командира летного коллектива Ижевского авиаремпредприятия

АЛЕНОЧКИНА Анатолия Ивановича — командира корабля АН-24 Кировского авиаремпредприятия.

ОРДЕНОМ «ЗНАК ПОЧЕТА»

БАБАЙЛОВА Валентина Васильевна — диспетчера службы движения Челябинского авиаремпредприятия
КРОТОВА Евгения Ивановича — начальника смены авиационно-технической базы Свердловского авиаремпредприятия
МАНИНА Афанасия Филипповича — учебно-тренировочное подразделение
МОРОЗ Раису Григорьевну — заместителя начальника службы перевозок и коммерческой эксплуатации управления
ОБОРИНА Анатолия Николаевича — командира летного коллектива Пермского авиаремпредприятия

[Окончание на 2-й стр.]



Весенние заботы

Несмотря на то, что на улице февральские морозы, кировские авиаторы готовятся к встрече весны.

Проходит подготовка к авиационным работам. Пилоты и авиатехники «обрабатывают» сейчас поля в теории. Узнать нужно много. Ведь около трети авиатехников будут этой весной работать в сельскохозяйственной авиации впервые.

Немало предстоит сделать в этом году авиаторам-кировчанам. Уже сейчас, когда до начала работы еще несколько месяцев, заключены договоры на обработку полей с хозяевами более 30 совхозов.

Р. БЫКОВ.

Победители соревнования

С октября 1972 по февраль 1973 года в летном подразделении Пермского авиаремпредприятия проводился конкурс на звание «Лучший по профессии» среди комсомольцев. Он показал, что молодые авиаторы идут в авангарде борьбы за выполнение государственного плана. Победителями признаны штурман летного подразделения А. И. Заводин, бортмеханик АН-24 В. Н. Белин,

Высокие награды Родины — авиаторам

(Окончание. Нач. на 1 стр.)

МОРДВИНА Дмитрия Георгиевича — ст. инспектора по безопасности движения Пермского предприятия

ПОЛТАВСКОГО Владимира Тимофеевича — командира коллектива Курганского авиапредприятия

РЫБИНА Виктора Александровича — заместителя начальника службы перевозок и коммерческой эксплуатации Челябинского авиапредприятия

САЛИЩЕВА Василия Ивановича — старшего диспетчера службы движения Уктусского авиапредприятия

ТЕРЕНТЬЕВА Михаила Александровича — заместителя начальника управления по наземным службам

ХВАСТУНОВА Михаила Васильевича — авиатехника авиационно-технической базы Магнитогорского предприятия

ХОЛКИНА Германа Степановича — авиатехника-бригадира авиационной техни-

ческой базы Свердловского авиапредприятия

ШЕВЛЯКОВА Александра Васильевича — авиатехника авиационно-технической базы Ижевского авиапредприятия

САДЫРИНА Арсения Дмитриевича — авиатехника авиационно-технической базы Кировского авиапредприятия

ПОНОМАРЕВА Петра Ивановича — авиаремпредприятия

МЕДАЛЬЮ «ЗА ТРУДОВУЮ ДОБЛЕСТЬ»

ГАЛАБАЛУ Пантелея Дмитриевича — грузчика-бригадира Свердловского авиапредприятия

ЕКИМОВУ Клавдию Артемовну — радиооператора Челябинского авиапредприятия

КУЗМИЧА Александра Иосифовича — шофера Магнитогорского авиапредприятия

КУРОЧКИНУ Татьяну Ивановну — билетного кассира

Центрального агентства воздушных сообщений управления

ПАНТЕЛЕЕВУ Агриппину Агафоновну — радиооператора Курганского авиапредприятия

ПОЧТАРЕВУ Валентину Ивановну — техника отдела материально-технического снабжения управления

ХРАМЦОВА Виктора Ивановича — начальника отдела управления

ЧЕРНЫХ Николая Ивановича — авиатехника авиационно-технической базы Уктусского авиапредприятия

МЕДАЛЬЮ «ЗА ТРУДОВОЕ ОТЛИЧИЕ»

АННЕНКОВУ Валентину Ильиничну — врача медсанчасти Свердловского авиапредприятия

КОРЗУХИНА Сергея Яковлевича — шофера отдела материально-технического снабжения управления

МАРТЬЯНОВА Виталия Владимировича — инженера

службы радионавигации и связи Свердловского авиапредприятия

СТАРОВЕРОВА Алексея Андреевича — авиатехника авиационно-технической базы Пермского авиапредприятия

САЛЬНИКОВА Игоря Фе-

досьевича — техника по оборудованию учебно-тренировочного подразделения

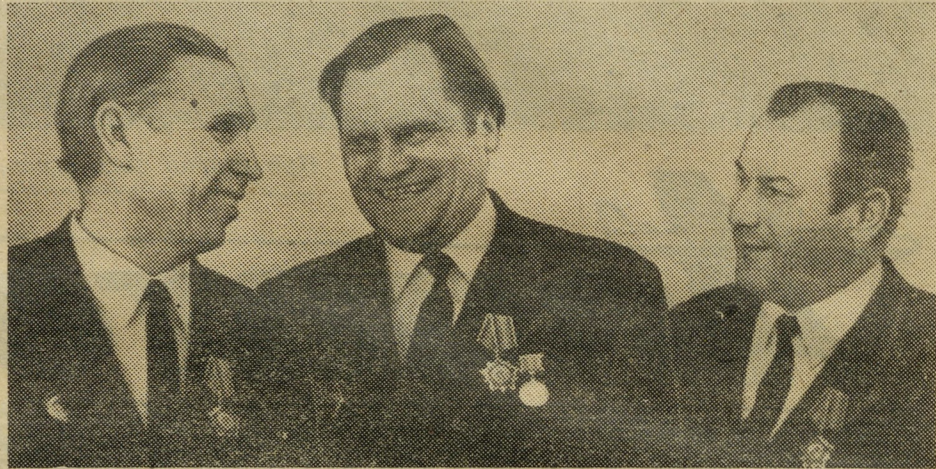
ТИМЧЕНКО Василия Терентьевича — начальника службы связи Ижевского авиапредприятия

ТРЕТЬЯКОВА Виктора Степановича — авиатехника авиационно-технической базы Пермского авиапредприятия

ЮНОСОВУ Марьяну Абдуловну — старшего билетного кассира Центрального агентства воздушных сообщений управления

ЗЕНЦОВА Василия Степановича — шофера спецавтобазы Кировского авиапредприятия

На снимке: кавалеры ордена Дружбы народов.



В Книгу почета

Отмечая ударный труд и активное участие в общественной жизни Аэрофлота, приказом министра авиатехник Пермской АТБ Юрий Варфоломеевич Холкин занесен в Книгу почета Аэрофлота.

Точно по расписанию

Авиатехники Пермской АТБ С. А. Овчинников и В. И. Арсивеков выполняли работы по техническому обслуживанию самолетов АН-24 и АН-2. Они вели съемку и установку воздушных винтов. Работу выполняли срочно ночью, при низкой — минут 35 градусов — температуре.

Вовремя сделанный ремонт позволил выпустить самолеты в рейс точно по расписанию. За высококачественное и срочное выполнение работ С. А. Овчинников и В. И. Арсивеков командиром предприятия премированы.



Во многих аэропортах МВЛ получили постоянную прописку автоматические камеры хранения.

РАССКАЗЫВАЕТ

председатель профкома Пермского авиапредприятия **Владислав Иванович ЛЫСЕНКО**:

Коллектив нашего авиапредприятия прилагает все силы, чтобы сделать 1973-й год решающим годом девятой пятилетки.

Руководствуясь постановлением ЦК КПСС, Совета Министров СССР, ВЦСПС и ЦК ВЛКСМ «О развертывании Всесоюзного социалистического соревнования работников промышленности, строительства и транспорта за досрочное выполнение народнохозяйственных планов на 1973 год» и борясь за достойную встречу 50-летия образования гражданской авиации, наш коллектив объявил год полудекабрьского юбилея гражданской авиации годом ударного труда, и, взвесив свои возможности, взял на себя повышенные обязательства:

Производственный план 1973 года по основным показателям выполнить на два дня раньше срока — 29 декабря, перевыполнить участковый пассажирооборот на 2,5 млн. пассажиро-километров.

Кроме того, намечено сэкономить на собствен-

На марше — третий, решающий

ном самолетомоторном парке 200 тонн ГСМ и на этом топливе выполнять рейсы два дня — 30 и 31 декабря. Предполагается получить сверхплановой выручки 80 тысяч руб-

с экономическим эффектом 15 тысяч рублей. Решили выполнить план капитальных вложений и капитального ремонта к 20 декабря, ввести в эксплуатацию в первом полугодии дом гостиничного

вадения. Вызов их принимаем и в свою очередь вызываем на социалистическое соревнование весь коллектив Челябинского авиапредприятия.

Хочется отметить организацию соревнования в нашей авиационно-технической базе. Здесь оно идет повседневно между цехами, бригадами, сменами. Нынче в АТБ пересмотрели условия соревнования, ввели балльную систему. Сейчас учитывается и качество обслуживания, и сокращение сроков, берется в счет, сколько работ выполнено с первого предъявления, второго предъявления. Система не хитрая, но сложная. Она дает возможность объективно оценить работу участка, бригады.

Неплохо идет соревнование в летном подразделении. Соревнование проводится среди экипажей и коллективов, на звание «Лучший по профессии» и «Лучший экипаж» по типам самолетов ИЛ-18, АН-24 и ЛИ-2. Итоги подводятся каждый месяц.

На этот год разработанные условия соревнования были розданы начальникам служб и отделов. Они внесли свои замечания, коррективы. Нынче думаем гораздо больше уделить внимания экономической учебе.

С полной отдачей

В своей речи на торжественном заседании посвященном 50-летию образования СССР, товарищ Л. И. Брежнев назвал 1973-й год решающим годом пятилетки и отметил, что чтобы выполнить ее, каждый гражданин должен вложить в работу частичку сердца и души. Как идет социалистическое соревнование на местах, об этом расскажут представители предприятий.

лей, прибыли — 50 тысяч рублей, увеличить отправку пассажиров на 8 проц. по сравнению с прошлым годом, перевезти сверх плана 100 тонн груза.

Намечаем повысить занятость кресел и коммерческую загрузку на один процент по сравнению с 1972 годом.

Запланировано в 1973 году разработать и внедрить 70 мероприятий плана НОТ с экономическим эффектом 80,5 тысячи рублей, внедрить не менее 75 рацпредложений

типа на 656 мест. Обязательства обширны. Наметили открыть дополнительные авиалинии с 15 мая Пермь — Краснодар — Сочи на самолетах ИЛ-18, Пермь — Набережные Челны на самолетах АН-24.

У нас с челябинцами уже шло соревнование — со службой перевозок, связи и агентством. Кстати, представители их недавно были у нас. Мы получили от коллектива Челябинского авиапредприятия условия соцсоревно-

КОМСОМОЛЬСКАЯ

организация Уктусского авиапредприятия провела встречу молодых пилотов Уктуса с ветеранами Аэрофлота.

На ней присутствовали ветеран Аэрофлота, помощник начальника УрУ ГА Виктор Сергеевич Кизиков, инспектор по безопасности движения аэропорта Уктус Николай Матвеевич Мамаков, пилот-инспектор УрУ ГА Василий Николаевич Рошин, штурман ЛПО УрУ ГА Георгий Александрович Карпушин, пилот ЯК-12, Владимир Захарович Белонос, заместитель командира летного подразделения Валерий Васильевич Ведерников.

Памятная встреча

Под звуки авиационного марша участники вечера заполнили зал.

Много интересного рассказал В. А. Демев, один из старейших пилотов, поднимавших авиацию на Урале. История Уктусского аэропорта, его первые пилоты, первые аэропорты Сибири — получили отражение в его рассказе.

Об условиях работы в те времена, в полетах на ПО-2, Ц-2 и других типах самолетов, базировавшихся раньше в Уктусском аэропорту, увлекательно поведал Н. М. Мамаков.

Целую страницу истории уральской авиации раскрыл перед собравшимися Г. А. Карпушин, рассказавший о зарождении и применении самолетов в радиогеологии.

Воспоминаниями о своем пути в небо поделились В. Н. Рошин, В. З. Белонос, В. В. Ведерников.

От имени комсомольцев Чкаловского района с праздником поздравила авиаторов секретарь Чкаловского РК ВЛКСМ Н. С. Худенева.

На вечере комсомольцы Уктуса дали концерт художественной самодеятельности.

Л. ИВАНОВ.

В ТВОРЧЕСКОМ ПОИСКЕ

Комсомольцы и молодежь Челябинского авиапредприятия с воодушевлением встретили постановление ЦК КПСС, Совета Министров СССР, ВЦСПС и ЦК ВЛКСМ о развертывании социалистического соревнования.

Юноши и девушки стремятся превратить каждый день в день ударной работы и отличной учебы.

В ответ на постановление комсомольцы и молодежь в третьем году пятилетки решили на основе реализации комплексных планов экономического и социального развития авиапредприятия, повышения трудовой активности молодежи, лучшего использования авиационной техники и оборудования, выявления резервов производства и усиления режима экономии вместе со своими старшими товарищами выполнять авиационно-технические работы в срок и с

хорошим качеством, при этом не иметь нарушений трудовой и производственной дисциплины.

Комсомольцы постановили принять активное участие в техническом творчестве, рационализаторстве и изобретательстве; разработать и внедрить в производство 48 рационализаторских предложений с экономическим эффектом 2000 рублей.

Конкурсы «Лучший по профессии» в службах перевозок, АТБ, бортипроводников, связи, в автохозяйстве также во многом возложены на комсомольскую организацию.

Юноши и девушки решили провести в этом году 4 субботника и воскресника, оказать практическую помощь в оборудовании теплотрассы, принять активное участие по благоустройству базы отдыха и пионерского лагеря.

Такая сторона работы комсомола, как шефство над школой и спорт, не оставлена без внимания.

А. МАЛОЙВАН, секретарь комитета ВЛКСМ.

ПРЕСС-КОНФЕРЕНЦИЯ

Пресс-конференция в Уральском управлении стали доброй традицией. Командование Уральского управления гражданской авиации и редакция газеты «Авиатор Урала» провели пресс-конференцию, посвященную 50-летию ордена Ленина и Октябрьской Революции гражданской авиации и задач на пятилетку. В ней участвовали представители газет, радио и телевидения семи городов и Удмуртской АССР, центральной печати.

Театр, говорят, начинается с вешалки. Аэрофлот начинается с ЦАВС.

Знакомство журналистов с работой тружеников пятого океана началось там, где начинается путь пассажиров в небо, — от билетной кассы Центрального агентства воздушных сообщений. Пресс-конференция в ЦАВС открыла заместитель начальника службы перевозок и коммерческой эксплуатации УрУ ГА Р. Г. Мороз.

Начальник отдела радионавигации и связи Уральского управления А. Г. Ануфриев очень доходчиво, в популярной форме, рассказал о работе автоматической системы бронирования мест и продажи билетов «Сирена-1».

Она любопытна тем, что за двадцать секунд позволяет получить все нужные сведения о 500 рейсах московских самолетов. От радио, что к концу года это время выдачи данных

«Сиреной» уменьшится до трех секунд. «Сердце» «Сирены» находится в Москве, у нас, так сказать, ее филиал. Наша «Сирена» работает и на аэропорты управления. Гости из Перми, Челябинска, Кирова, Ижевска и других городов ознакомились с работой системы. Один из журналистов шуточно спросил: «А до Рио-де-Жанейро она билет рассчитать может?..»

срочных грузов, обработке полей. Для обслуживания пассажиров за восьмью пятилетку на авиапредприятиях нашего края введено в строй на 36 миллионов рублей различных зданий и сооружений. Лишь в прошлом году внедрено более 700 комплексных планов НОТ, давших большую годовую экономию.

Руководители служб и

НА ЗЕМЛЕ

В актовом зале, украшенном цифрами «1923—1973», — торжественное открытие пресс-конференции. В президиуме — Герой Социалистического Труда, старший диспетчер диспетчерской службы управления в Кольцово А. А. Кострыкин, заслуженный штурман СССР Г. С. Чудинов и другие.

Интересны цифры и факты, приведенные в докладе. Уральское управление достойно встретило 50-летие образования СССР и полувекковой юбилей Аэрофлота. Только Свердловск связан сейчас «небесным мостом» с 90 городами страны. Каждый четвертый житель Урала пользуется теперь авиацией. Всего за год наше управление перевозит 3650 тысяч пассажиров. И, конечно, оказывает огромную помощь народному хозяйству в перевозке

отделов управления сообщили о подготовке самолетов на земле, о появлении новой техники в уральском небе, обучении экипажей для лайнеров ЯК-40, вертолетов МИ-2 и т. д.

Несколько вопросов касались работы службы бортпроводников.

«Кто был первой бортпроводницей в Свердловске?» — спросил один из

И В ВОЗДУХЕ

журналистов. Приятно было узнать, что она присутствует здесь в зале — Ранса Григорьевна Мороз. Кстати, к юбилею Аэрофлота за добросовестный труд она награждена орденом «Знак Почета». Журналисты получили ответы на многие вопро-

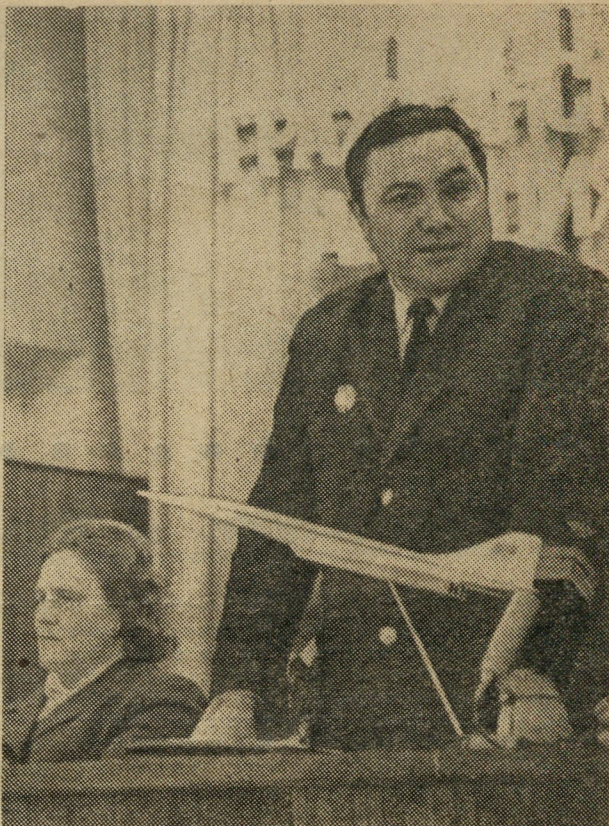
Затем — знакомство с работой тренажера в Кольцово. И лайнер ИЛ-18, ведомый экипажем кавалера ордена Ленина И. С. Медведева, взмыл в небо и взял курс в Зауралье. Пресс-конференция продолжалась на борту. Любопытно было узнать, что командир — ветеран, летал еще на ЛИ-2, а в годы войны посадил этот самолет на одно шасси.

В Кургане — не менее интересные события: встреча с первым летчиком края, заслуженным пилотом СССР А. И. Чернявским. Когда-то он летал вместе с молодым хирургом Г. А. Илизаровым. В одну из таких поездок, в воздухе, молодому доктору пришла в голову идея ставшего теперь известным аппарата.

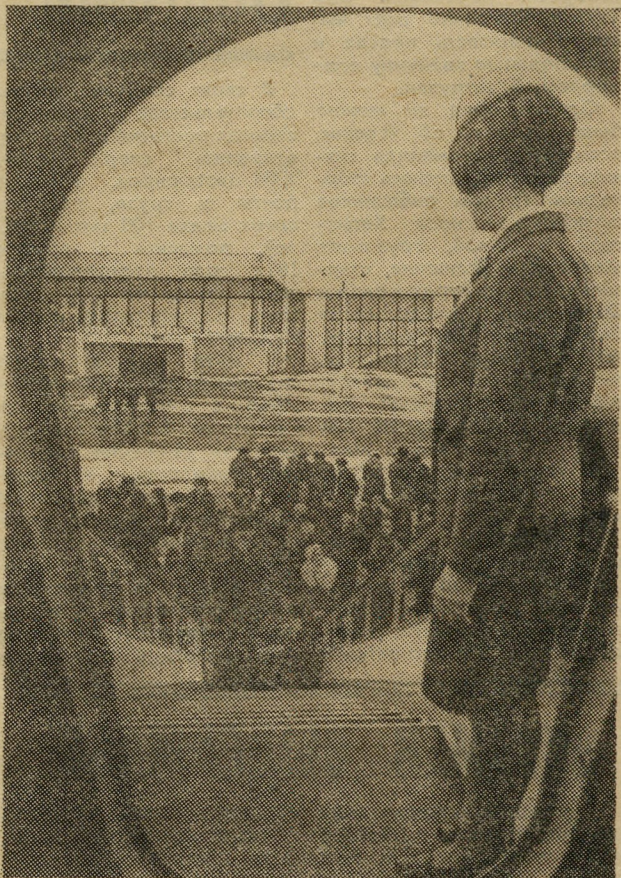
А. И. Чернявский организовал для журналистов встречу со знаменитым доктором наук Г. А. Илизаровым, они посетили клинику травматологии и ортопедии, услышали интересный рассказ о новых методах лечения, посмотрели фильм о «становлении» на ноги олимпийского чемпиона — прыгуна Валерия Брумеля.

И снова — в небо, снова Татьяна Кузина, Екатерина Ионова и другие бортпроводницы встречают пассажиров. Пресс-конференция закончена, курс на Свердловск.

Ю. ГЕНДЕРТ,
(наш спец. корр.).
ЦАВС — Уктус — Кольцово — Курган.



На вопросы журналистов отвечает главный инженер управления И. Е. Машкивский.



Кольцовский аэропорт. Перед посадкой в самолет.



Перед участниками пресс-конференции выступает бывший бортхирург, ныне доктор медицинских наук Г. А. Илизаров.



В ОТ уже около десяти лет название «Аэробус» будоражит авиационный мир. Это с ним связывают основные надежды не только на сокращение времени пребывания пассажиров в аэропортах, но и на разрядку обстановки на наиболее напряженных трассах.

Сейчас в нашем конструкторском бюро создается самолет «ИЛ-86», способный поднять в воздух до 350 пассажиров. Его проектирование началось с анализа наиболее напряженных трасс Аэрофлота, перспектив роста пассажирских потоков. Выяснилось, что значительная часть воздушных пассажиров путешествует по маршрутам длиной до 1 500 километров. С «запасом» на будущее мы выбрали в качестве расчетной дальности полета 2 500 километров и крейсерскую скорость 950 километров в час. Одновременно анализ показал, что на маршрутах подобной протяженности вес багажа у

одного пассажира, как правило, не превышает 15 килограммов.

Все эти данные и послужили основой для разработки проекта «ИЛ-86». Внешне в его очертаниях, пожалуй,

каждому пассажирскому салону будет соответствовать специальное грузовое помещение — своего рода «вестибюль», стены которого занимают стеллажи с ячейками для багажа. С веща-

на бумаге, нам пришлось выслушать немало сомнений в ее эффективности. Мы решили построить специальный макет отсека и провести испытания. Чтобы не вводить в искушение любителей «перепутать» багаж, мы попробовали применить хорошо знакомые пассажирам Аэрофлота бирки — контрольные талоны.

Наверное, после всего сказанного у многих может создаться впечатление, что конструкторы, образно говоря, собираются перенести на борт «ИЛ-86» весомую часть «обязанностей» аэропорта. И отсюда опасения — не окажется ли этот самолет довольно-таки расточительным средством транспорта? Нет. Наоборот, по подсчетам экономистов, себестоимость перевозок на машинах большой вместительности может быть на 25 процентов ниже, чем у существующих.

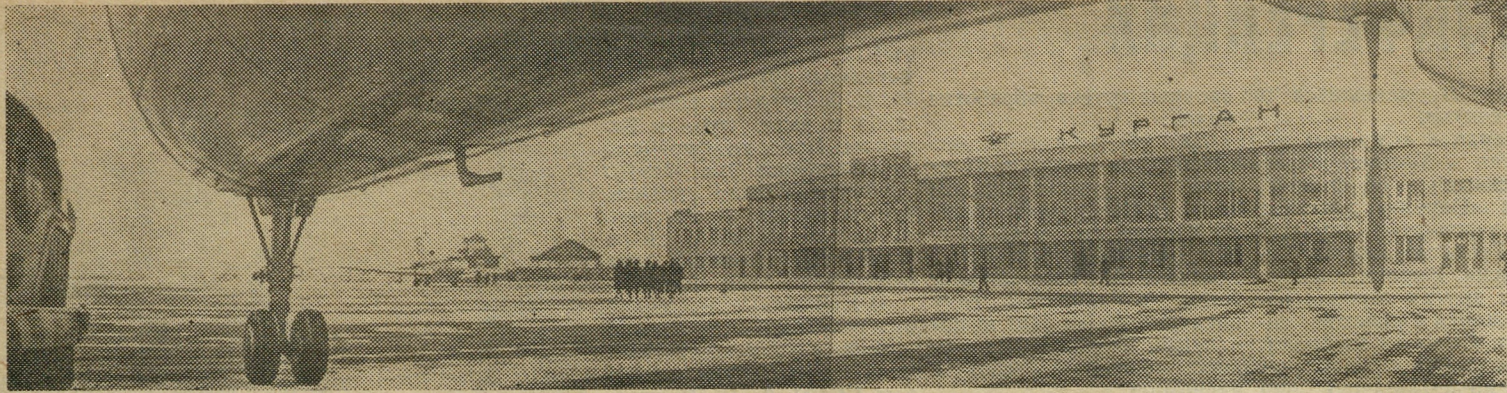
Г. НОВОЖИЛОВ,
Генеральный конструктор.

В фокусе надежд — «Аэробус»

больше морского, нежели воздушного: «виноват» широкий фюзеляж — его диаметр превышает 6 метров. В фюзеляже две палубы: верхняя — пассажирская и нижняя — грузовая. Верхнюю палубу занимают три салона и различные бытовые помещения. Большой диаметр фюзеляжа позволяет разместить в салонах по 9 кресел в ряду. Нижняя палуба. Здесь

ми в руках пассажир поднимется сюда по откидному трапу, оставит багаж в любимой им ячейке и затем по внутренней лестнице направится в салон. А когда самолет прибудет в пункт назначения, он спустится в «вестибюль», возьмет багаж и немедленно отправится по своим делам.

Пока вся эта схема размещения пассажиров и багажа существовала лишь



Тепло встретили гостей-журналистов со всего Урала в Кургане. У трапа самолета ИЛ-18 представителей прессы приветствовали командир Курганского авиапредприятия А. И. Чернявский, руководители служб. Газетчики с удовольствием смотрели новое здание аэровокзала, искусно оформленное мастерами художественного фонда — чеканщиками, живописцами. То и дело щелкали фотоаппараты.

На снимках: Курганский аэровокзал; до свидания, Зауралье!

Фото В. СТЕПАНОВА и О. КАПОРЕЙКО.

Письма в редакцию

В МОРОЗНЫЕ дни, когда погода делает все возможное, чтобы помешать отправлять и принимать самолеты по расписанию, в Челябинске на редкость оптимистичны цифры на доске, где ежедневно фиксируется выполнение плана по службе перевозок.

С чем же связаны такие высокие показатели? Надо заметить, что громадную услугу нам оказал воздушный колосс ТУ-154. Улучшились контакты с клиентурой, увеличилось количество договорных перевозок. Сам ТУ-154 постоянно дает высокую занятость кресел и значительную величину коммерческой загрузки.

Однако вряд ли можно было говорить об успехах, если бы современная техника не подкреплялась творческим трудом работников службы: кассиров Хатынской и Ясной, грузчиков Миллера и Яганшина, старших кассиров Бердужековой и Соловьевой, кладовщиков Лебедевой и Воложениной, техника связи Сальминой, телетайпистки Худяковой, работников аэровокзала Боровинских, Семеновой, Коровиной, Баландина и многих других. Всех перечислить просто невозможно.

Коллектив службы перевозок активно включился в социалистическое соревнование за досрочное выполнение плана третьего, решающего года 9-й пятилетки и

достойную встречу 50-летия Аэрофлота. Январский план, как мы и обязались, выполнен досрочно. Нет сомнения, что тот боевой настрой, с которым вышли на ударный месячник в честь праздника гражданской авиации работники службы, сохранится до конца 1973 года, и годовой план отправок пассажиров, груза, почты будет выполнен к 29 декабря.

Общими усилиями

В своих социалистических обязательствах коллектив записал решение в 1973 году отправить сверх плана 2000 пассажиров, 400 тонн почты и груза, получить сверх плана 100 тысяч рублей, повысить к уровню 1972 года производительность труда на 1%, занятость пассажирских кресел самолетов — на 1,5%.

В нашу задачу входит улучшение культуры обслуживания пассажиров и клиентуры, борьба за регулярность движения самолетов, вылетающих из аэропорта, активное повышение идейно-политического уровня, экономических знаний.

Надо сказать, что большую работу по реализации социалистических обязательств проводят партийная и профсоюзная организации

службы перевозок. Для контроля за выполнением плана и распространением передового опыта местный комитет вводит в практику выступление ударников коммунистического труда по обмену опытом работы и отчеты начальников смен о воспитательной работе в коллективе.

Общее собрание личного состава службы постановило вызвать на соревнование

коллектив службы перевозок Кольцовского аэропорта. Кольцово — серьезный соперник, и чтобы соревноваться с ним на равных, необходимо, чтобы каждый работник нашего коллектива знал конкретные задачи, поставленные перед сменой или бригадой. А для этого следует наладить строгий учет и показ результатов.

Продолжая борьбу за почетное звание «Ударник

коммунистического труда», нельзя забывать, что чувство взаимопомощи, сплоченность всегда влияли положительно на работу. А такая форма воспитания, как экономическая учеба, позволит каждому из нас на практике реализовать знания по экономике производства, внести достойный вклад во всенародную копилку пятилетки.

Не все разделы плана могут быть выполнены самостоятельными усилиями коллектива. На собрании, например, решили обратиться к командованию Челябинского авиапредприятия с просьбой выделить автобусы для транспортировки пассажиров на перроне к самолетам и от самолетов, для грузового склада предоставить четвертую машину — объем работ по отправке грузов и почты увеличился вдвое по сравнению с 1968 годом, а количество машин осталось прежним.

Задача всего коллектива и каждого работника — активно и по-деловому развернуть социалистическое соревнование за досрочное выполнение плана решающего года пятилетки.

В. БЕРСЕНЕВ,
г. Челябинск.



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ВСЕОБУЧ

СИНХ ПРИГЛАШАЕТ

математику, проходят курс механизированной обработки экономической информации с помощью электронно-вычислительных машин.

— Простите, я вас на минутку перебыю. Вы упомянули ЭВМ, а для Аэрофлота нынешняя пятилетка как раз характерна тем, что вводится научное управление производством на основе АСУП — автоматических систем управления. Готовит ли ваш институт специалистов в этой области?

— В ближайшие 2—3 года у нас должен появиться факультет научной организации труда и управления. Он готовится на базе двух крупных кафедр института — экономики и организации труда и организации и техники управления. Сотрудники кафедр проводят исследования, связанные с теоретическими проблемами АСУП, вопросами НОТ и управления, делают хозяйственные работы для ряда предприятий Свердловской и других областей. Студенты, специализирующиеся на этих кафедрах, могут получить профессию, связанную с новым и важным направлением в развитии гражданской авиации.

— Назовите, пожалуйста, еще несколько специальностей, которые могут пригодиться Аэрофлоту.

— К ним можно отнести специальности «бухгалтерский учет», «экономика и организация труда» — это для работников отделов труда и заработной платы, «тех-

нология и организация общественного питания».

Правда, таких специалистов требуется всего 1—2 в предприятии, но в Уральское управление входит несколько аэропортов, а мы с вами говорим о заочном факультете, куда могут поступить авиарботники всех городов, входящих в зону Уральского управления.

Мы стараемся, чтобы студент выполнял дипломную работу по своей специальности, а инженеры — реальные дипломные проекты. Для курсовых работ, как правило, даются темы, связанные со своим предприятием. Но в отдельных случаях выпускающие кафедры посылают студентов на другие предприятия для знакомства с передовым опытом. Учебный план рассчитан на максимальное приближение к потребностям производства.

— Артур Александрович, а сейчас на вашем факультете учится кто-либо из свердловских авиаторов?

— На 3 курсе по специальности «планирование промышленного производства» учится бортпроводница Галина Цилькер, ту же специальность осваивает кольцовский авиатор Валерий Федорович Каганов. В Уктусе и Кольцово работает немало выпускников нашего института. Мы надеемся, что в этом году к нам будут поступать не только свердловские авиаторы, но и труженики других авиапредприятий Уральского управления.

И. ИОРШ.

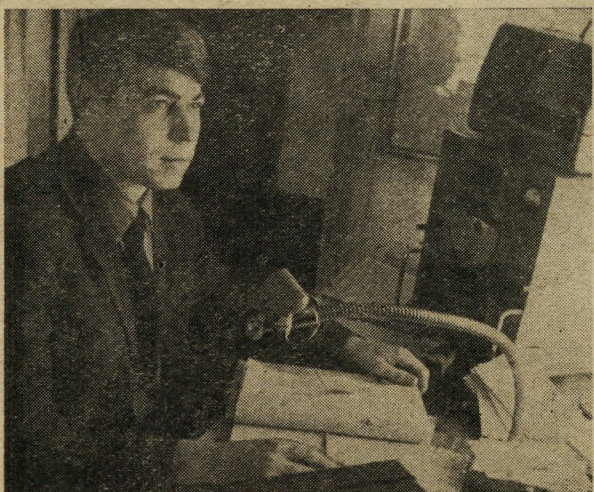
ЭКЗАМЕН ВЫДЕРЖАЛИ

У комсомольцев отдела перевозок Кольцовского авиапредприятия прошел технико-экономический экзамен, на котором молодежь продемонстрировала свои знания в области экономических вопросов производства, конкретных задач своей службы.

Экзамен принимала комиссия в составе начальника отдела перевозок, начальника смены, секретаря партийной организации.

Комсомольцы неплохо выдержали этот серьезный экзамен.

В. ТОКАРЕВА,
секретарь комсомольской организации отдела перевозок.



Радиооператор аэропорта Алапаевск Александр Торопынин пришел в Аэрофлот в 1965 году, после армии. Он отлично справляется со своими обязанностями.



г. Свердловск, И-20
Редакция газеты
«Авиатор Урала»
Тел. 235—461.
235—496.

Редактор В. С. ГУРИН.

НС 11108. Заказ № 3624.

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