

**НА МАРШЕ —
ЧЕТВЕРТЫЙ,
ОПРЕДЕЛЯЮЩИЙ**

Авиатор УРАЛА

ОРГАН УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ
И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

№ 2 (1920).

СРЕДА,

**9
ЯНВАРЯ**

1974 г.

ГОД ИЗДАНИЯ

XXXII

Цена 2 коп.

Трудовых побед!

Начальнику Уральского управления гражданской авиации тов. УТКИНУ В. А., председателю территориального комитета профсоюза авиаработников тов. СЫСОЛЯТИНУ Г. В.

ГОРЯЧО ПОЗДРАВЛЯЕМ КОЛЛЕКТИВ УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ С ДОСРОЧНЫМ ВЫПОЛНЕНИЕМ ПРОИЗВОДСТВЕННОГО ПЛАНА И ПРИНЯТЫХ СОЦИАЛИСТИЧЕСКИХ ОБЯЗАТЕЛЬСТВ ПО ВСЕМ ОСНОВНЫМ ПОКАЗАТЕЛЯМ.

ЖЕЛАЕМ КОМАНДНО-РУКОВОДЯЩЕМУ, ЛЕТНОМУ, ИНЖЕНЕРНО-ТЕХНИЧЕСКОМУ СОСТАВУ, ВСЕМ АВИАРАБОТНИКАМ НОВЫХ ТРУДОВЫХ ПОБЕД ПО ВЫПОЛНЕНИЮ РЕШЕНИИ XXIV СЪЕЗДА КПСС В ЧЕТВЕРТОМ, ОПРЕДЕЛЯЮЩЕМ ГОДУ ДЕВЯТОЙ ПЯТИЛЕТКИ.

Б. П. БУГАЕВ,
В. А. ЗУЕВ.

ОДОБРЯЕМ ОБРАЩЕНИЕ ЦК КПСС

На новые рубежи

Коммунисты подразделения доверили мне заявить, что мы полностью поддерживаем призыв ЦК КПСС шире развернуть социалистическое соревнование. Среди коммунистов, выполнивших план решающего года пятилетки к 1 декабря, — командиры самолета АН-2 Борис Ключин, Владимир Козловских. Досрочно выполнил свои обязательства командир звена, опытный пилот Вячеслав Федорович Пировов.

Экипажи Уктуса решили продолжить трудовое соперничество между собой и приняли новые, повышенные социалистические обязательства на нынешний год.

Л. КУЗНЕЦОВ,
командир звена.

Принимаем встречный

Транспортное подразделение Уктусского авиапредприятия свой план и социалистические обязательства решающего года выполнило к 15 декабря. На 1974, определяющий год пятилетки экипажи берут встречный план, стремясь досрочно выполнить задания пятилетки.

Как пришел успех

Как уже сообщалось в нашей газете, курганские авиаторы досрочно, к первому декабря, выполнили план по основным показателям. Сегодня в интервью, которое взял наш корреспондент у командира Курганского авиапредприятия А. И. Чернявского, рассказывается о том, что позволило курганцам справиться со своей задачей раньше намеченного срока.

КОРР: АНАТОЛИЙ ИППОЛИТОВИЧ, КАКИЕ ОСНОВНЫЕ «СЛАБЫЕ ПЛАНЫ» ВЫ НАЗОВЕТЕ? КАКИЕ ГЛАВНЫЕ ПРИЧИНЫ ВЫ ВЫДЕЛИТЕ?

— Пожалуй, главное то, что мы не делили все в работе на самое важное и второстепенное. Обращалось внимание на то, что порой считается мелочами. И только вся эта организационная работа в комплексе помогла нам добиться успеха. Это, так сказать, общий ответ, в первом приближении.

Свою лепту в вопросах организационного характера внесло и командование авиапредприятия и партийная, профсоюзная, комсомольская организации.

Наше авиапредприятие отличается тем, что работа внутри области для нас — это только минимум, костяк выполнения плана. Авиахимработ здесь сравнительно с Кировской областью, например, мало. Перевозки

пассажиров на местных авиалиниях также не самая значительная составляющая. Так что приходилось маневрировать самолетомоторным парком, следить, чтобы не было простоев и задержек. Когда мы брали социалистические обязательства, то нацеливали работников всех категорий на предельно четкое выполнение своих обязанностей.

И вот этот настрой — старательное выполнение каждым своих обязанностей позволило нам добиться успехов.

В конце каждого дня проводились планерки, на которых отмечались успехи и недостатки каждого дня, проводился анализ.

КОРР: ВЫ СКАЗАЛИ, ЧТО РАБОТНИКАМ АВИАПРЕДПРИЯТИЯ ПРИХОДИЛОСЬ «МАНЕВРИРОВАТЬ». НЕ РАССКАЖЕТЕ ЛИ ОБ ЭТОМ ПОПОДРОБНЕЕ?

— В общем, это называется «работа по привлечению грузов».

Это договоры с заводами, подгонка сроков, чтобы можно было отправлять грузы оптом. Затем — выпуск плакатов, рекламирующих отдельные рейсы, например, «Курган — Сочи». Поиски новых рейсов, через города, в которые наши экипажи еще не летали.

Что же касается авиахимработ, то мы старались наладить ежеднев-

ный контроль за ними. Был составлен график, по которому представители командования, общественных организаций проверяли авиахимточки. Очень многое нам дает работа на Севере. Перевозки грузов газовой кам, нефтяникам, рыбакам — это одна из важнейших задач, которую мы решали при выполнении плана.

Как всегда, в нашей работе большая ответственность легла на плечи работников АТБ. И здесь они хорошо работали. Введение поэтапного обслуживания, методов бездефектной работы, позволивших сократить простой самолетов на регламентах, хорошее оперативное обслуживание сыграли свою роль в выполнении плана.

Я могу назвать лучших наших работников из руководителей: начальника планово-экономического отдела В. А. Белых, заместителя начальника аэропорта по движению Г. С. Багаева, начальника службы перевозок и КЭ К. А. Козногорова. Из пилотов, работающих на авиахимработе — молодых В. Макарова и К. Суркова, обработавших 39 000 гектаров, и очень многих других.

Так что самым главным можно смело назвать работу с полной отдачей личного состава нашего авиапредприятия.

Государственная задача

— 1973 год, — говорится в Обращении ЦК КПСС к партии, к советскому народу, — войдет в летопись героических дел советского народа, как год ударного труда. Он был отмечен высоким трудовым пафосом,

явился годом большой и плодотворной работы на всех участках коммунистического строительства.

Коллектив летного подразделения Уктуса, как и все советские люди, неплохо потрудились в решающем году. К девятому декабря вместо двадцати пяти по социальным обязательствам выполнен государственный план. Многие наши работники досрочно завершили выполнение годовых планов 1973 года.

В канун 1974 года наш коллектив выступил с инициативой: выполнить 4-летний план к Дню авиации СССР, 18 августа 1974 года.

Это обязательство очень ответственно. Если мы завтра будем работать лучше, чем сегодня, то наши планы будут не только выполнены, но и перевыполнены. Нашим девизом должно стать крылатое выражение: «Дать продукции больше, лучшего качества, с наименьшими затратами».

Наш молодежный коллектив в полной мере поддерживает Обращение ЦК КПСС и заверяет, что задания определяющего года девятой пятилетки будут выполнены досрочно.

**Б. КОСЫХ,
командир летного
подразделения
Уктусского авиапредприятия.**

Перед нами стоят особенно ответственные задачи по росту производительности труда, обеспечению безопасности полетов. Но я уверен, что определяющий год будет годом новых трудовых достижений. Подтверждением этого могут служить отличные результаты работы наших лучших пилотов, таких как, опытный командир самолета АН-2 Леонид Богданов, победитель конкурса «Лучший по профессии». Хорош у нас и «резерв командиров» — комсомольцы. План определяющего года будет выполнен!

**А. НАЗАРОВ,
командир
транспортного
подразделения
Уктусского
авиапредприятия.**

Прежде чем приступить к выполнению регламента, самолет тщательно осматривается. Это особо важная и ответственная операция.

НА СНИМКЕ: Е. С. Шнишков за осмотром и дефектацией самолета АН-2.

Материал о нем читайте на 3-й странице.

НОВОСТИ

С СИЛУЭТОМ ИЛЬИЧА

В Кировском авиапредприятии начался обмен партийных документов.

Право первому получить билет с силуэтом В. И. Ленина предоставлено инспектору по безопасности движения, кавалеру ордена Ленина, ветерану авиапредприятия и я т и я У. Бахтиозину. Вслед за ним обменяли документы передовики, ветераны производства, отдавшие много лет работы аэропорту.

Более половины коммунистов - авиаторов Кирова уже получили новые партийные билеты.

План 1974 года

В Пермском авиапредприятии начато обсуждение Обращения Центрального Комитета КПСС к партии, к советскому народу.

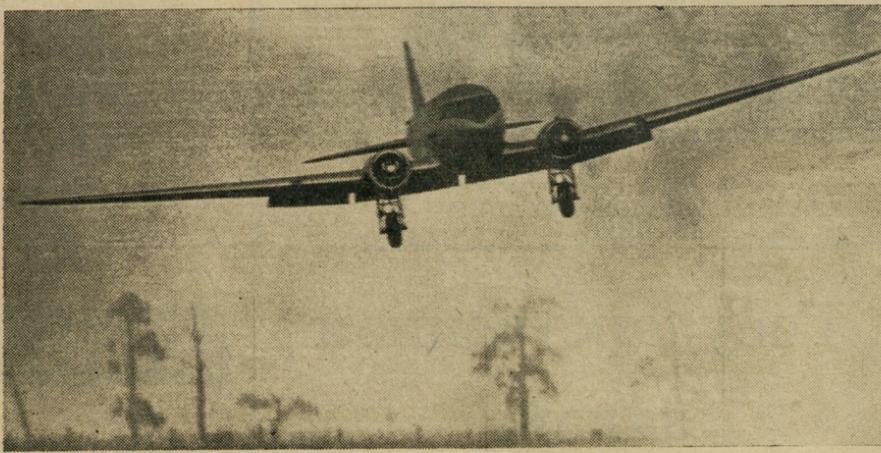
Собрания прошли уже в службах АТБ, летного подразделения РиС и многих других.

Коллектив авиапредприятия встретил обращение с одобрением. Личный состав готов приложить все усилия к выполнению плана 1974 года.

**Н. ПЕТРОВ,
заместитель
командира по
политико-воспитательной
работе
авиапредприятия.**



800 ТЫСЯЧ КИЛОМЕТРОВ АЭРОФЛОТА



«Что нового появилось в профессии летчика за последние 15—20 лет? Как, по вашему мнению, будет изменяться эта профессия в будущем?» (В. Бодаренко, Ростов-на-Дону).

САМОЕ сложное в профессии летчика — принятие на каждом этапе полета единственно правильных решений. Это было всегда, но сейчас современная скоростная техника отпускает гораздо меньше времени на раздумья. Возросла роль подготовленности, квалификации пилота. С появлением реактивных самолетов, с прогрессом авиационной техники потребовался, я бы сказал, новый уровень профессиональной культуры.

Современные самолеты не только летают высоко и быстро. Они имеют сложнейшее оборудование, полуавтоматические и автоматические системы навигации и посадки. Пилоту на такой машине нужно быть инженером.

Теперь, чтобы стать командиром таких воздушных лайнеров, как ИЛ-62, ТУ-154, нужно иметь высшее образование, отличную технику пилотирования самолетов ИЛ-18 или ТУ-104, налетать в общей сложности не менее 6000 часов, быть специалистом 1-го класса. Весь летный состав у нас систематически проверяется на тренажерах и в рейсовых условиях.

С появлением многоместных пассажирских самолетов следующего поколения межконтинентальные авиатрассы протянутся в самых высоких слоях атмосферы, и профессия летчика сближится, по сути, с профессией космонавта.

«Кому доверены штурвалы самолетов, кто они, те люди, что бороздят шестой океан?» (Т. Кучеров, Минск).

ЗА ПОЛУВЕКОВУЮ историю Советской гражданской авиации Коммунистическая партия, Ленинский комсомол, рабочий класс страны направили в воздушный флот тысячи лучших своих представителей. И советские пилоты всегда оправдывали высокое доверие.

В Аэрофлоте трудятся опытные специалисты, подлинный мастер своего дела. Среди них три дважды Героя Советского Союза — Д. Б. Глинка, П. М. Камозин, Е. П. Федоров, 136 Героев Советского Союза, 54 Героя Социалистического Труда, 236 заслуженных пилотов СССР, 62 заслуженных штурмана СССР.

Назову лишь некоторых авиаторов из тех, кто составляет гордость Аэрофлота сегодня. Это Герои Социалистического Труда, командир авиаэскадрильи Московского транспортного управления гражданской авиации А. Г. Барышников, штурман авиаэскадрильи управления гражданской авиации Центральных районов и Арктики И. С. Гончаров, командир Московского отдельного авиапредприятия К. С. Никитенко, заслуженные пилоты СССР К. П. Сапелькин, П. Н. Картерьев, В. И. Тарасов.

Эти и многие другие лучшие специалисты составляют наш золотой фонд. На смену им идет молодежь, и новое поколение Аэрофлота оправдывает надежды ветеранов.

Короче говоря, штурвалы советских воздушных лайнеров всегда были и находятся в руках умелых и мужественных людей.

«Как можно стать летчиком?» (А. Горшенин, Казань).

«Я учусь в 8-ом классе, оценки — 4 и 5. Мечтаю стать бортпроводником. Как это сделать?» (С. Грибач, Харьков).

ЛЮБОЙ физически здоровый юноша может стать летчиком, штурманом или овладеть другой летной специальностью.

Конкурсы в наши училища больше — до 10—15 человек на место. Поэтому всем, мечтающим о работе в небе, хочу напомнить, что при успешной сдаче вступительных экзаменов вне конкурса зачисляются юноши, прошедшие первоначальную авиационную подготовку в авиаспортклубах ДОСААФ, а также в клубах юных авиаторов при авиапредприятиях нашего министерства. Так что мечта о небе — из тех, к которым надо идти с юных лет.

Сразу отвечу, что девушек в летные училища мы не принимаем: слишком велики для них физические и психологические нагрузки в этой работе. А бортпроводником может стать любая девушка, да и юноша тоже, если они по состоянию здоровья подходят для этой нелегкой службы. Подготовка бортпроводников ведется на специальных курсах.

«Ожидаются ли новые самолеты на воздушных линиях?» (К. Никульшин, Москва).

ВБЛИЖАЙШИЕ годы мы ожидаем появление семейств советских воздушных

лайнеров новыми машинами известного конструкторского бюро, давшего нам уже много пассажирских самолетов с маркой «ИЛ».

Скоро начнет перевозить пассажиров самолет ИЛ-62М. Он отличается от своего предшественника повышенной дальностью беспосадочного полета, большим количеством пассажирских мест и более совершенным бортовым оборудованием.

В последние годы в мировом авиастроении наметилась тенденция к созданию самолетов повышенной вместимости — так называемых аэробусов. ИЛ-86 станет первым советским аэробусом. На борт он сможет принять 350 пассажиров. Его крейсерская скорость — 950 километров в час.

Транспортный самолет ИЛ-76 уже проходит летные испытания. Его грузоподъемность — 40 тонн, дальность полета — 5000 километров, крейсерская скорость до 900 километров в час.

«Какие аэропорты сейчас строятся? Рассчитаны ли они на завтрашние потребности?» (О. Пташник, Ленинград).

ТОЛЬКО за последние три года построены современные комфортабельные аэровокзалы в Ленинграде, Алма-Ате, Волгограде, Тбилиси, Воронеже, Кирове, Днепропетровске, Каунасе, Паланге, Чарджоу, Сургуте, Архангельске, Павлодаре и некоторых других городах страны. Идет строительство в Риге, Кишиневе, Ташкенте, Ростове-на-Дону, Иркутске, Анадыре, Комсомольске-на-Амуре, Ижевске, Нижневартовске, Казани, Оренбурге, Ставрополе, Мурманске, Актобинске, Кустанае, в Москве (Быково и Шереметьево).

Насколько построенные сегодня аэропорты отвечают требованиям завтрашнего дня?

ВСТРОЯЩИХСЯ и проектируемых аэропортах предусматривается внедрение автоматизированных систем заправки самолетов топливом, подачи на стоянки воздушных лайнеров кондиционированного воздуха, холодной и горячей воды, электроэнергии разного напряжения, подключение к телефонной сети аэропорта. Безопасность и регулярность полетов в аэропортах обеспечиваются автоматические средства радионавигации,

НА ВОПРОСЫ ЧИТАТЕЛЕЙ ОТВЕЧАЕТ МИНИСТР ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ СССР, МАРШАЛ АВИАЦИИ, ГЕРОЙ СОЦИАЛИСТИЧЕСКОГО ТРУДА БОРИС ПАВЛОВИЧ БУГАЕВ.

посадки и управления воздушным движением, которые дадут возможность принимать и выпускать самолеты с интервалом всего в одну минуту даже в сложных метеорологических условиях.

По заданиям Министерства гражданской авиации сейчас начаты изыскательные работы и проектирование ряда новых крупнейших аэропортов, разрабатывается широкая программа строительства аэровокзалных комплексов в таких больших аэропортах, как столичный Внуково, киевский Борисполь, Ереван, Сочи, Хабаровск.

Основы аэропорта будущего, отвечающего требованиям техники завтрашнего дня и возросшим требованиям пассажиров, закладываются уже сегодня.

«Что делается для улучшения наземного обслуживания пассажиров?» (Н. Островский, Свердловск).

В ГРАЖДАНСКОЙ И авиации непрерывно совершенствуются системы управления воздушным движением и посадкой самолетов, идет строительство и реконструкция аэродромов, аэровокзалных комплексов и гостиниц, развивается сеть городских агентств и касс по продаже авиабилетов. Все более широкое применение находит электронно-вычислительная техника, которая используется, в частности, для составления расписания движения самолетов, резервирования и продажи билетов и многого другого.

В текущей пятилетке министерством значительно расширяется производство средств наземной механизации и автоматизации процессов обслуживания пассажиров, обработки багажа, почты и грузов.

Сейчас проходит испытание переносной автобус нового образца для доставки пассажиров к самолетам. Новые автоаэровокзалы в комплексе с прицепными багажными платформами повышенной грузоподъемности позволят быстро доставить багаж пассажиров к самолету и загрузить его.

Для обеспечения пассажиров точной и своевременной информацией внедряются такие системы, как аппаратура визуальной информации о начале и месте регистрации билетов и оформления багажа, о номере рейса, на который производится посадка. К 1975 году в аэропортах московского авиаузла предполагается провести испытания комплексной системы, позволяющей одновременно получить необходимую информацию о прилетах и вылетах самолетов, их задержках, о начале и месте регистрации билетов, о посадке пассажиров в самолет, о месте выдачи багажа.

Разрабатывается аппаратура диспетчеризации рейса, которая станет частью АСУ производственно-хозяйственной деятельностью аэропорта.

Автоматизированная система бронирования мест «Сирена» сейчас выполняет заказы из 180 городов страны. В скором времени к ней будут подключены все населенные пункты СССР, имеющие воздушное сообщение.

«Расскажите о том, как развиваются международные связи Аэрофлота» (Ю. Щербинин, Томск).

МЕЖДУНАРОДНЫЕ линии Аэрофлота протянулись в столицы и крупные центры 64 государств мира. Общая их протяженность — четверть миллиона километров.

В этом году Аэрофлот начал регулярные полеты на линиях Франкфурт-на-Майне — Москва — Токио, Москва — Киев — Париж — Монреаль, Москва — Милан — Марсель, Ленинград — Стокгольм — Осло, Москва — Афины — Каир — Аден, Хабаровск — Ниигата, Рим — Москва — Токио.

Одним из важнейших событий в мировом авиасообщении явилось открытие в 1970 году полетов между странами Европы и Японией через Москву и воздушное пространство Советского Союза по так называемой Транссибирской авиамагистрали, связавшей кратчайшим путем сначала Париж, а затем и другие европейские города с Токио. Транссибирскую авиамагистраль совместно с Аэрофлотом начали эксплуатировать японская авиакомпания «Джал», «Эр Франс», английская «БОАК». С открытием полетов в Токио из Копенгагена, Франкфурта-на-Майне, Рима к этим авиакомпаниям присоединились скандинавская SAS, западногерманская «Люфтганза», «Алиатия».

Успешная реализация комплексной программы социалистической экономической интеграции, принятой на XXV сессии СЭВ в 1970 году, позволяет значительно увеличить объем авиaperевозок между государствами лагерь социализма. За десять лет, с 1962 по 1972 год, число международных авиалиний, по которым совершали полеты самолеты гражданской авиации стран СЭВ, увеличилось со 122 до 225, а среднегодовые темпы роста пассажирооборота были выше, чем в мировом воздушном транспорте.

Активно развивается сеть наших авиалиний, ведущих на африканский континент. СССР заключил соглашения о воздушном сообщении с 17 странами Африки.

«Наша страна подписала, как известно, международные конвенции по борьбе с воздушным пиратством. Какое значение имеют эти документы?» (О. Эристави, Тбилиси).

— С 1947 года бандами пиратов с целью угона подвергались самолеты 52 стран. В последние годы случаи воздушного пиратства участились. Стало ясно, что проблеме эффективной борьбы с такими опасными преступлениями можно решить только согласованными действиями всех государств.

Инициативу по координации этих действий взяла на себя Международная организация гражданской авиации (ИКАО). В 1970 году была подписана Гаагская конвенция о борьбе с незаконным захватом воздушных судов. Через год в Монреале была подписана новая конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации. Обе эти конвенции ратифицированы СССР. В нашей стране принят закон, признающий угон самолета уголовным преступлением.

Многие страны и международные организации поддерживают инициативу СССР о дополнении конвенций специальным протоколом, предусматривающим обязательную выдачу преступников, совершивших пиратские нападения на самолет, государству, которому принадлежит этот воздушный лайнер.

Кроме того, Советский Союз заключил ряд двусторонних соглашений с соседними странами о сотрудничестве в борьбе с угонами самолетов.

«Какие рубежи достигнуты Аэрофлотом, какие намечены?» (Ю. Трахтенберг, Киев).

ОТВЕЧАЯ на предыдущие вопросы, я о многих наших достижениях и планах уже рассказывал. Могу лишь добавить, что протяженность наших авиатрасс составляет около 800 000 километров, более 3 500 городов и населенных пунктов нашей Родины связаны между собой регулярными рейсами Аэрофлота. Ежегодно гражданская авиация перевозит свыше 80 миллионов пассажиров.

Многотысячный коллектив дважды орденосного Аэрофлота прилагает все усилия для удовлетворения растущих запросов советского народа в самом быстром и удобном виде транспорта.

Интервью читателю с министром гражданской авиации Б. П. Бугаевым вели наши корреспонденты

**Б. ЛИТВИНОВ,
М. ПАПЕРНО.
«Социалистическая индустрия».**

НОВОСТИ

Авиаторы

обсуждают

обязательства

2 января прошло собрание в авиаподразделении Уктуса, где командиром Ю. В. Курашев. Главный вопрос, стоявший на повестке дня, — обсуждение индивидуальных и коллективных обязательств на 1974 год.

На 1974 год планируется обработать 315 га, в то время как по пятилетнему плану намечалась цифра 310, да и то лишь на 1975 год.

Для того, чтобы успешно справиться с заданием, необходимо прежде всего обратить внимание на повышение производительности полетов. И главный резерв здесь — применение передовых методов обработки.

На 1973 год планировалось повысить производительность на один процент, но этот показатель значительно превышен. Поэтому на собрании было предложено пересмотреть и эту цифру.

Пилоты высказывались по каждому пункту обязательств, взвешивали свои возможности.

ПОЧЕТНЫЙ

ЗНАК ДОСААФ

Многие пилоты гражданской авиации, а если говорить цифрами, то почти каждый второй — воспитанник этой славной организации. В канун Нового года ДОСААФ отпраздновал свое юбилейное. В честь этой даты двум сотрудникам Свердловского летного отряда вручен Почетный знак ДОСААФ, подписанный легендарным А. И. Покрышкиным. Этой высокой чести удостоены Е. М. Базуев и В. С. Кизиков. Знак почта присвоен им за большую воспитательную и организаторскую работу.

Е. М. Базуев в Уктусе знает каждый. Девятнадцать лет своей жизни Евгений Михайлович отдал летной работе в ДОСААФ, учил будущих пилотов мастерству пилотажа.

В. С. Кизиков — организатор еще довоенного отделения общества ДОСААФ.

Л. СЕРГЕЕВА.

ОДНОЙ из форм мобилизации общественной культуры обслуживания пассажиров является социальное соревнование. В соответствии с постановлением президиума ВЦСПС «О всеобщем общественном смотре по культуре производства» на нашем предприятии при подведении итогов социальное соревнование в подразделениях, службах и в целом по предприятию включены и учитываются показатели культуры обслуживания пассажиров.

Так, для обслуживания службы перевозок: состояние выполнения правил перевозки пассажиров и багажа, культуре обслуживания пассажиров, количество отмен и задержек рейсов по вине личного состава.

В авиационно-технической базе, в условиях соревнования среди цехов, смен предусмотрены показатели, которые влияют на культуру обслуживания пассажиров не прямым путем, а через обеспечение регулярности полетов такими показателями: выполнение производственного плана, простой самолетомоторного парка на техническом обслуживании, количество случаев задержек рейсов.

Значительную работу в вопросах улучшения культуры обслуживания пассажиров проводят постоянно действующие производственные совещания.

На заседаниях этого органа регулярно обсуждаются вопросы, имеющие непосредственную

связь с культурой обслуживания пассажиров в Свердловском авиапредприятии, такие как пути снижения простоя на техническом обслуживании, пути улучшения исполнения спецавтотранспорта и аэродромных механизмов и ряд других

За культуру обслуживания

САМЫЙ ГЛАВНЫЙ ПОКАЗАТЕЛЬ

вопросов.

Работники службы перевозок, лаборатория НОТ с целью анализа, изучения предложений пассажиров, направленных на улучшение культуры обслуживания — провели анкетный опрос.

Результаты анкетного обследования пассажирских перевозок через аэропорт Кольцово обсуждались на заседании постоянно действующего производственного совещания. В службах предприятия по анкетному обследованию были составлены мероприятия, которые частично выполнены или продолжают выполняться в настоящее время.

Немалую роль в деле улучшения качества культуры обслуживания пассажиров в аэропорту Кольцово играет и такой

общественный коллектив, как совет командиров в летном подразделении (командир Г. Г. Борисов, председатель местного комитета Санткулов); совет бортпроводников.

В своей повседневной работе совет бортпровод-

готовке бригад-троек бортпроводников.

С целью повышения культуры обслуживания пассажиров, местные комитеты и руководство служб организовали и проводят соревнования по профессиям: лучший техник — в АТБ, командир

обслуживания, находчивость, культура бортпроводника.

В службе бортпроводников проведение конкурса на лучшего по профессии, «лучшую хозяйку крылатого лайнера» стало традицией. Это праздник труда — одна из увлекательных и эффективных форм соревнования, через которую выявляются: передовой опыт по обслуживанию пассажиров, теоретические знания, общая культура, политический уровень, эрудированность бортпроводников. Конкурсы проводятся поэтапно: I этап — смотр-конкурс по группам, II этап — смотр-конкурс по службе бортпроводников, в котором участвует 8—10 человек. Победители конкурса по службе — 3 человека, участвуют в III этапе — в смотре-конкурсе по Уральскому управлению ГА.

Для проведения смотр-конкурса составляется положение, назначается комиссия по проведению, составляется сценарий конкурса.

Трудностей много, но многие вопросы мы решим в силах.

Началась работа в этом году. Работники нашего авиапредприятия прилагают максимум усилий, чтобы поднять обслуживание пассажиров на новый, более высокий уровень.

В. БРОДОВИКОВ, председатель комитета профсоюза Кольцовского авиапредприятия.

ЛИЧНО ОТВЕТСТВЕН

МАСТЕР
ЗОЛОТЫЕ РУКИ

В одном из номеров газеты «Авиатор Урала» за 1968 год в статье «Постоянно вскрывая недостатки» рассказывалось об активном общественнике, на протяжении 5 лет возглавлявшем группу народного контроля, коммунисте Евгении Сергеевиче Шишкове. Прошли годы. Что изменилось в работе этого скромного, отзывчивого, веселого человека? Но прежде хочется поближе познакомиться читателей с Евгением Сергеевичем.

Нелегко сложилась его жизнь. Детство свое он провел в Краснодаре. Ему рано пришлось начать трудовую жизнь. В 16 лет Евгений уже работал на оборонном заводе. Здесь же окончил ФЗУ. Так бы и связал Евгений навсегда свою жизнь с заводом, но наступил грозный 1941, ушел Евгений в Советскую Армию. После войны окончил авиационное техническое училище и стал на всю жизнь авиатором. С 1948

года работает в АТБ авиатехник-бригадир Шишков, обслуживая многие годы самолеты по спецприменению на авиационных заводах. 10 лет летит на крылатые машины АН-2.

За свою работу заслужил две благодарности, награжден медалью ВДНХ и в составе экипажа имел путевку на ВДНХ.

Можно о Евгении Сергеевиче сказать: облетал и обработал многие поля Родины. В связи с 50-летием Аэрофлота награжден Почетной грамотой ГА и орденом Трудовой Славы. И сегодня Евгений Сергеевич на трудовой вахте. Он бригадир в цехе трудоемких регламентов. Всего в бригаде 6 человек, в основном молодежь, ребята из училища и демобилизованные из рядов Советской Армии.

Одним из лучших является авиатехник Анатолий Шлапаков, студент-заочник 3-го курса Московского авиационного института,

лауреат смотра-конкурса «Лучший молодой авиатор 1973 года». О своем бригадире он рассказывает: демобилизовавшись из армии, я, естественно, не умел и не знал обслуживания поршневых самолетов и считаю, что мне повезло на учителя. Бригадир словом и делом помогал и учил меня. Он заботлив, в обиду не дает, совершенно не злопамятен. За дело отругает как следует, но тут же покажет, как правильно выполнить работу. С ним легко работать. Я, например, считаю его своим наставником, к этому присоединяются все наши ребята.

Я прошу Евгения Сергеевича рассказать о самом памятном случае из его трудовой биографии.

За время работы в АТБ всяких случаев было много. Однажды на самолете ЛИ-2 предстоял срочный, ответственный вылет. Машину тщательно подготовили. Время к вылету. Запускают дви-

гатель, и вдруг затрясло правый. Я только на работу пришел, слышу кричат: «Сергейч, выручай, правый трясет, до вылета время в обрызг». Ну я, не переодеваясь, на самолет, капоты долой, прошу вываю цилиндры. Ага, есть! В пятом цилиндре перестановка холодная, я проводник зажигания долой, свечу вывернул. Ребята все детали быстро принесли на замену, поставили все на место.

Уложился за 20 минут, и самолет ушел вовремя. Минут 5 мне руки жали, благодарили. Приятно, конечно.

Все знают, что птицы любят вить гнезда в самолетах. Был такой случай в 1954 году. Крылатая машина стояла на стоянке возле леса. На ней нужно было менять двигатель по отработке ресурса, а смена их производилась в Свердловске. В ожидании очереди законсервировали мы самолет и согласно регламенту проворачиваем вал винта. Прошло время, дали добро на съемку двигателя. Пришли на самолет, все необходимое сделали. Левый двигатель запустили — нормально, правый запускают — хлопки, стрельба, тряска, пламя из выхлопной трубы чуть до стабилизатора не достает. Что такое? Выключаю двигатель, осматриваю, а в воздухозаборнике гнездо, и пенцы уже вывелись. Пришлось семейство воробьиное на дерево пристраивать, ну и, конечно же, все снимать и от мусора чистить.

Много мне пришлось на обработке хлопковых плантаций поработать. Вставать нужно рано, жара, двигатель перегревается, теряет мощность. Но самое тяжелое — пыль. Приходилось через 3—4 вылета мощной струей воды мыть двигатель, каждый день тщательно промывать бензофильтры. Все это дает возможность работать без происшествий.

Сейчас коллектив бригады хороший. Я очень доволен ребятами. Работают хорошо, обрели опыт, уверенность, сноровку. Работу организуют по системам. Это ускоряет процесс и повышает качество выполненных операций, а качество — это безопасность полетов. В этом главная наша задача.

В здании АТБ на 2-м этаже установлен стенд трудовой славы. На одном из планшета — фотография Евгения Сергеевича Шишкова, ветерана аэропорта, профсоюзного активиста, инспектора по безопасности полетов, авиатехника — бригадира, шефа-наставника, бесшумного партгрупорга смены. Цех номер два, в котором трудится Евгений Сергеевич, 15 декабря выполнил годовой производственный план и в этом немалая заслуга ударника коммунистического труда авиатехника-бригадира Е. С. Шишкова.

Б. БЕЛОДУБРОВСКИЙ, наш внештатный корреспондент, Челябинск.



НАМ *отвечают*

«Черепаша, шпагат, газета и фантазия»

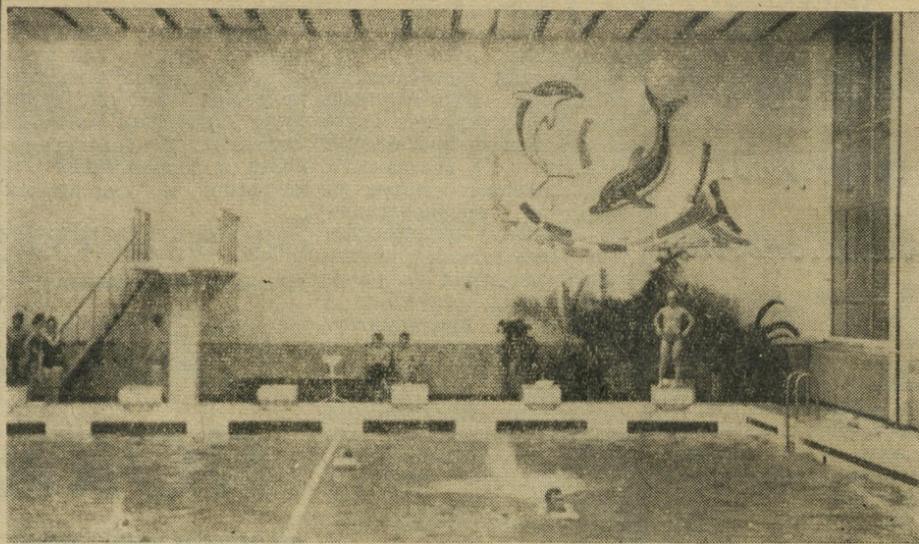
В конце минувшего года в нашей газете был помещен рейд-фельетон «Черепаша, шпагат, газета и фантазия». Командир Свердловского авиаотряда П. П. Збыковский сообщил:

«Статья обсуждалась на производственных разборах служб. Внимание личного состава обращено на ответственность за своевременную отправку служебной корреспонденции и особенно газеты «Авиатор Урала». Снова изучен приказ МГА об отправке служебной корреспонденции.

Одновременно прошу вас принять меры к надлежащей упаковке отправляемых газет. Так, 21 декабря 1973 года вся прибывшая газета была обернута рваной газетной бумагой и перевязана на один раз веревкой. При сдаче таких пакетов экипажи отказываются их брать».

ОТ РЕДАКЦИИ. Думается, отделам Уральского управления ГА (заместитель начальника управления ГА по наземным службам М. А. Терентьев, начальник отдела ОМТС УрУ ГА В. В.

Тетеркин) под силу решить великую проблему веревки-шпагата и упаковочной бумаги. А командованию Кольцовского авиапредприятия — проводить соответствующую воспитательную работу с экипажами и, конечно, работниками службы перевозок в случаях задержки газеты у диспетчеров и отказа экипажей брать пакеты. Газета должна доставляться читателю вовремя, а не с опозданием на неделю, две, а то и месяц, как было с Ижевском. Такие факты недопустимы.



В минувшем году многие авиаторы Уктуса сдали зачет по плаванию в бассейне на Химмаше.

ЭТО интересно

Винтокрылый богатырь

Вертолет В-12, макет которого стал экспонатом павильона «Транспорт СССР» на Выставке достижений народного хозяйства СССР, даже внешне заметно отличается от своих винтокрылых соотечественников. Прежде всего, несущих винтов у него не один, а два — над каждой парой двигателей, удаленных от корпуса. И грузовой отсек у В-12, как у самолета: длина достигает 28 метров, а ширина — под стать знаменитому «Антею».

Не только гигантскими размерами отличается воздушный труженик, но и богатейшей мощностью. В его двигателях «упрятно» 26 тысяч лошадиных сил. Это позволяет поднимать на большую высоту грузы в десятки тонн. Во время испытаний машина установила несколько мировых рекордов грузоподъемности.

По свидетельству специалистов, новый винтокрылый богатырь хорошо сочетает в себе мощь, силу и надежность.

ЗА КУЛЬТУРУ ОБСЛУЖИВАНИЯ АВИАПАССАЖИРОВ

НЕ ЧАСТО приходится слышать от пассажиров благодарность в свой адрес. Каждый пассажир желает получить на избранный им рейс билет и улететь без задержки. Но в аэропорту вылета с большим скоплением пассажиров, как часто бывает аэропорт Кольцово, не всегда это удается. Это в свою очередь порождает недовольство, жалобы и на кассиров.

«От имени девяти пассажиров-белорусов, которые вылетели из Свердловска на Минск 10 декабря 1973 г. в 19 час. 17 мин. рейсом 7750, выносим большую сердечную благодарность за ее нелегкий, но скромный труд кассиру кассы № 110 Поповой Надежде Ивановне, за ее хорошее обращение и правильные объяснения. Желаем Надежде Ивановне хорошего здоровья, отличных успехов в труде и хорошего настроения в новом году».

Кассир Иванова

Кассир — представитель Аэрофлота, который первым оформляя билет, принимает пассажира и заключает с ним договор на полет. Поэтому очень важно, чтобы кассиры культурно и вежливо обслуживали пассажиров и грамотно выполняли свои должностные обязанности.

Примером такого выполнения служебного долга является билетный кассир Попова Надежда Ивановна. Она более двадцати лет работает кассиром отдела перевозок. Большой опыт, знания и навыки работы, высокая культура позволяют Надежде Ивановне всегда внимательно и заботливо обслуживать пассажиров. За хорошую работу ее не раз поощряли, она награждена знаком «Отличник Аэрофлота».

Но самым приятным для Н. И. Поповой является благодарность пассажиров. Вот какое письмо прислали пассажиры в адрес начальника аэропорта Кольцово перед новым годом:

рошего здоровья, отличных успехов в труде и хорошего настроения в новом году».

Н. И. Попова одновременно показывает пример добросовестного отношения к охране социалистической собственности. Она грамотно определяет тарифы и производит расчеты с пассажирами. Надежда Ивановна за многолетнюю работу стажировала и подготовила не один десяток кассиров. Они также ей благодарны.

Кассиры нашего аэропорта Кольцово Камшилова, Пьянкова, Фахрутдинова, Иванникова, Савченко в своей работе стараются не отставать от Надежды Ивановны. Крепнет дух социалистического соревнования. Пожелаем им новых успехов в новом году.

М. БАЖАЙКИН,
ревизор авиапредприятия.

Кольцово.

Рейд «Комсомольского прожектора»

РАССКАЗ
О МАЛЕНЬКИХ
НЕПРИЯТНОСТЯХ

Итак, в Уктусском аэропорту — рейд «Комсомольского прожектора». Члены нашей группы разошлись по службам, чтобы увидеть, оценить, что-то предложить.

Наш общий руководитель — председатель штаба «КП» Володя Целовальников. Повестка дня весьма разнообразна. Первый вопрос — это «Выявление причин задержек вылетов самолетов и вертолетов, несогласованности вылетов с планом производственного диспетчерского отдела». Но поскольку эта формулировка слишком длинна, ограничимся коротким.

Задержки:

а) Самолеты. Поскольку на задержки лучше всего смотреть сквозь призму документов, то процитирую: «АН-2, номера 01667, 40536, 35402, 09641, 29333 — пилоты поздно брали загрузку в отделе перевозок».

Пилоты поздно сообщают о готовности к посадке в самолет. В связи с этим посадки на первые шесть рейсов были объявлены почти одновременно, и сопровождающие были не в силах по-

садить всех пассажиров сразу».

Получился цейтнот, так сказать. Много необходимости, но мало возможности.

«При объявлении посадки у сопровождающих не оказалось ключа от накопителя. Пассажиры на посадку выходили через калитку возле технического домика. Ключ от накопителя был найден только через пятнадцать минут после начала посадки пассажиров в самолет».

Итог нераспорядительности отдела перевозок и пилотов — около часа утерянного летного времени.

Участниками рейда предложено — посадку в самолеты первого рейса объявлять за 20 минут до восхода солнца, последующие рейсы с интервалом 2—3 минуты. Самолеты на лыжном шасси заранее буксировать на плотный снежный покров. Пассажиры до самолетов доставлять автобусом.

б) Вертолеты. Здесь как-то даже трудно сориентироваться. Факт какой-то непонятный. «Время 9.30. Машина МИ-8 № 22196. — Готова к вы-

лету по расписанию. Летный состав на разборе (?). (Можно, конечно, поставить еще и запятую и двоеточие, но пусть лучше будут расставлены точки над и. Пусть лучше будут разбор и расписание мирно сосуществовать)».

Разные были неполадки. Начиная с того, что экипаж ждет техника, оформляющего билет, и продолжая тем, что прилетающие на базу вертолеты зачастую не встречаются с техсоставом из-за отсутствия связи с АДП, и кончая тем, что вертолетные стоянки не обозначены флажками. Результат — неразбериха. Итог — задержки.

Форма.

Совсем коротенькая глава о форме одежды. Очень коротенькая.

Форма одежды вообще вопрос спорный. Летный состав питает пристрастие к разноцветным шарфам. Наверное, они теплей будут, чем одноцветные.

А вот техники УТР АТБ прямо по территории авиапредприятия ходят в легкой одежде. То ли закаляются, то ли успешно простывают. Не понять.

И никому не понять, пока за форму одежды будут бороться только на словах.

В общем, если присмотреться, то особенно внешнего беспорядка в работе аэропорта не было. Но мелочи, маленькие мелочи, они всегда могут обратиться крупными неприятностями. (Даже такие, как снятые с шасси и неубранные со стоянок самолетные колеса).

Об этом стоит помнить всегда.

Рейдовая бригада

«КП» Уктусского аэропорта:

В. ЦЕЛОВАЛЬНИКОВ,

М. БОРОДАЙ,

В. ПРИШВА,

В. КОПНОВ.

Общественная юридическая консультация

При МК профсоюзной организации аппарата УрУ ГА создана общественная юридическая консультация.

Состав общественной юридической консультации: СОЛОМАТИН В. Д. — заведующий консультацией, СИВАШИНСКИЙ В. Г., РОГОЖКИН И. В., ШАДРИНА Е. Ф., ЧЕРНОВ В. М. — члены консультации.

Задачи общественной юридической консультации — оказание бесплатной юридической помощи работникам аппарата управления и членам их семей, оказание помощи профактиву в разрешении правовых вопросов, пропаганда советского законодательства путем организации бесед и чтения лекций.

П. ПРИХОДЬКО,

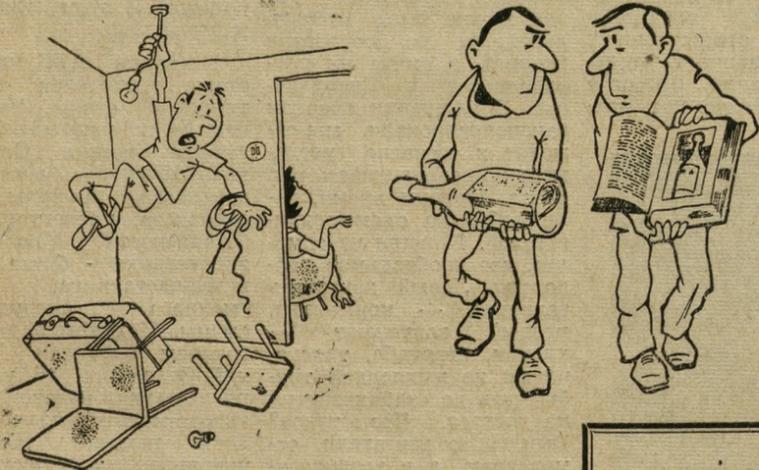
председатель местного комитета.

И. о. редактора Ю. ГЕНДЕРТ.

НС 13012. Заказ № 6498.

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

Улыбки художника



1. Подожди минутку, пока лак на ногтях высохнет.

2. Коллекционеры.

Рис. С. Ашмурина.



г. Свердловск, И-20
Редакция газеты
«Авиатор Урала»
Тел. 295—461.
295—496.