

# ЗАБОТЛИВО ПОМОГАТЬ РОСТКАМ НОВОГО

Бригады коммунистического труда! Сколько глубокого, нового смысла в этих простых словах! Ведь в этих бригадах должен выковываться новый человек — человек коммунистического общества. Не случайно поэтому такой невиданный размах получило в наши дни патриотическое движение советских людей, — решивших жить, работать и учиться по-коммунистически.

Авиароботники Урала горячо откликнулись на этот великий почин. Сотни авиаспециалистов во всех подразделениях и аэропортах изъявили желание включиться в соревнование за право именоваться бригадами, сменами, экипажами и ударниками коммунистического труда. Они взяли на себя повышенные обязательства на производстве, решили повышать свой общеобразовательный, политический и культурный уровень.

Имеются у нас достижения в этом деле. Коллективу Кудымкарского авиазвена еще в январе нынешнего года было присвоено почетное звание звена коммунистического труда. Успешно борются за высокое звание смена ИАС Челябинского подразделения, руководимая инженером И. И. Коваленко, смена службы движения Свердловского аэропорта, возглавляемая руководителем полетов А. Ф. Исаковым, бригада авиатехников Свердловских ЛЭРМ бригадира Ю. И. Дорогина и многие другие коллективы.

В том, что коллективу Кудымкарского звена присвоено звание коммунистического, немалая заслуга принадлежит партийной организации Пермского подразделения. Так, очень много внимания этому личному составу уделил командир подразделения коммунист К. А. Лужецкий. Он постоянно интересовался производственными делами звена, выискал в быт членов коллектива, помогал устранять возникавшие трудности. Много заботы о повышении идейного, культурного уровня кудымкарских авиароботников проявлял заместитель командира по политчасти Р. В. Старыгин. Душой коллектива в этом славном коммунистическом соревновании была партийная группа авиазвена (парторг М. Д. Тарасов).

К сожалению, таким пристальным вниманием и заботой со стороны партийных организаций пользуются далеко не все коллективы, борющиеся за звание коммунистических. Взять, к примеру, Челябинское подразделение.

Здесь за почетное право именоваться коллективом коммунистического труда борется группа техников-наблюдателей. Девушки хорошо выполняют первую заповедь — о работе. Они освоили

совмещение обязанностей техника-наблюдателя и носителя, овладели машинписью для заполнения бланков АВ-5. Члены этой группы помогают новым товарищам быстрее найти свое место в коллективе. Например, благодаря их помощи Галина Журавская, прибывшая в подразделение из Херсонского техникума, смогла за 23 дня закончить стажировку и приступить к самостоятельной работе.

Однако у этих девушек плохо обстоит дело с третьей заповедью — коммунистический быт. Девушки коллективно не ходят в кино, не обсуждают прочитанных книг. Частично это происходит потому, что заместитель командира подразделения по политчасти А. А. Яшмаков не только не помогал коллективу, соревнующемуся за почетное звание, не подсказал, как лучше организовать досуг и отдых, но даже и не знал, что наблюдатели участвуют в коммунистическом соревновании!

Не лучше отнеслись к экипажу, руководимому командиром корабля Б. В. Чирковым, тоже борющимся за звание коммунистического, в авиатранспортном подразделении. Партийную организацию, видимо, мало беспокоили вопросы работы, быта и особенно учебы членов этого коллектива. Только этим можно объяснить тот факт, что второй пилот был направлен в авиагруппу для сдачи зачетов на повышение в классе без достаточной предварительной проверки в подразделении. В результате зачетов он не сдал. А ведь коммунисты-руководители должны были сначала хорошо узнать, готов ли второй пилот к сдаче зачетов, и если нужно, помочь ему.

Недостаточно поставлена работа с коллективами коммунистического труда в Свердловском аэропорту. Здесь слишком поспешно создали за последнее время несколько бригад, борющихся за звание, не поработали с людьми. Неудовлетворительно был проведен весной нынешнего года слет участников коммунистического труда.

Итоги соревнования между этими бригадами и сменами не подводятся, а следовательно и соревнования, которое должно поднимать людей на достижение новых результатов в труде, нет.

Плохо обстоит дело с коллективами коммунистического труда в Тюменской авиагруппе, Курганском подразделении. Здесь всю работу с ними пустили на самотек и соревнование смен, бригад, экипажей за право именоваться коммунистическими, по существу, заглохло.

Создавшееся положение и движении коллективов коммунистического труда в подразделениях Уральской авиагруппы необходимо исправить. Нужно больше помогать этим коллективам собирать, обобщать и широко распространять их опыт.

## Дела комсомольские

### РАБОТА ИХ ДОСТОЙНА ПОДРАЖАНИЯ

полнении комсомольцами производственного плана, о работе и жизни, брали обязательства, обсуждали другие важные постановления. Созданы две бригады, борющиеся за звание коммунистических. Руководят ими опытные бригадиры Сухарев и Богданенко. Эти бригады брали на себя повышенные обязательства, с которыми справились с честью. Их люди показывали всюду образцы как в работе, так и в быту. Попробуй-ка кто допустить малейший проступок, — бригадир тут как тут. Немедленно постараются исправить, не откладывая в долгий ящик. Комсомольцы много сил вложили в подсобные и хозяйственные работы порта. Напри-

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!



Орган политотдела Уральской отдельной авиагруппы ГВФ и теркома профсоюза авиароботников

№ 87 (909). СУББОТА, 14 НОЯБРЯ 1959 г. Год издания 17-й

### ТВЕРДЫЙ «ПОЧЕРК»

В нашем подразделении, как и во многих других подразделениях, работают пилоты с различными характерами и нравами. Но все они выполняют одно общее дело — это борьба за государственный план при полном обеспечении безопасности полетов.

Хочется отметить, что хотя обязанности у них одни, но дела идут не у всех одинаково. У каждого в работе выделяется своеобразный, как говорится, «почерк». И вот этим «почерком» люди отличаются друг от друга.

Мне хочется отметить некоторых товарищей нашего подразделения, которые заслуживают уважения. Они обладают уверенным, четким «почерком» в работе. Это командир самолета Ан-2 Юрий Иванович Цепельников и второй пилот Виктор Королев.

Тов. Цепельников в нашем подразделении работает около двух лет, но и за это время он показал себя как способный и требовательный командир. Ему можно давать любое задание и быть спокойным, что оно будет выполнено с честью. Свой опыт он передает молодым командирам самолетов и вторым пилотам. Не отстает и в идейном росте — занимается в кружке политического просвещения. А на днях его приняли кандидатом в члены КПСС.

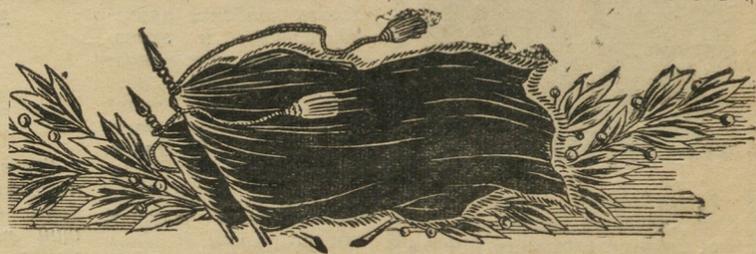
Второй пилот тов. Королев также является одним из передовых. Товарищ он грамотный, серьезный, стремится повышать свою квалификацию. Общественные поручения выполняет с большим желанием. Отзывы о его работе — с кем бы он ни летал — слышишь только хорошие. В настоящее время тов. Королев готовится к сдаче зачетов на повышение в классе и на должность командира самолета Ан-2.

Если все пилоты нашего подразделения последуют примеру этих товарищей, то можно с уверенностью сказать, что с задачами, поставленными партией и правительством перед Аэрофлотом, мы справимся с честью.

А. ФИЛИНСКИХ, командир эскадрильи.

### Читатели обсуждают, предлагают, советуют

Что нужно сделать, чтобы газета была интересной, содержательной, боевой, чтобы она помогла коллективам авиаподразделений преодолевать недостатки, добиваться новых успехов? Об этом пошел серьезный разговор на читательской конференции газеты «Авиатор Урала» в Уктусском подразделении. Работники подразделения тт. Шевелев, Махнов, Карпушин, Зимин, Абол, Журов и другие высказали ряд претензий и пожеланий газете, в частности, чтобы газета чаще и глубже поднимала большие производственные вопросы, рассказывала о жизни молодежи.



### Их имена занесены на Доску почета Уральской авиагруппы ГВФ

- А. П. ХАРИТОНОВ — командир летного коллектива авиатранспортного подразделения.
- А. В. РАССОХИН — бортмеханик авиатранспортного подразделения.
- А. А. КОШЕЛЕНКО — бортмеханик-инструктор авиатранспортного подразделения.
- Т. И. АСАБИН — командир звена Пермского подразделения.
- П. И. КЛЯЧИН — командир звена Пермского подразделения.
- М. Д. ТАРАСОВ — авиатехник Пермского подразделения.
- Н. А. БАБЕНКО — авиатехник Пермского подразделения.
- Н. А. ТУРИНЦЕВ — авиатехник Пермского подразделения.
- Ф. А. МЕЛЕХИН — старший радиооператор Пермского подразделения.



На снимке: в пассажирской кабине самолета Ли-2 (вариант на 28 мест).

мольцы и в проведении вечеров, праздников, часов отдыха в районном, Доме культуры.

мольцы повышают свой идейно-политический уровень, а тов. Мармышев учится в вечерней школе. Все выписали газеты и журналы.

Каждый комсомолец на каждом вечере имел какое-либо поручение. В первых рядах комсомольца аэропорта была в проведении художественной самостоятельности. Почти на каждом вечере можно увидеть Мармышева, Духонина, Сухарева, Фогель, супругов Кадигроб.

Очень важно, что комсомольская организация аэропорта имела и имеет сейчас тесную связь с комсомольскими организациями Таковского рыбокомбината. Нескольким раз организовывали экскурсию к ним, после чего провели обмен опытом комсомольской работы. Вскоре улучшили производственные показатели те и другие комсомольцы. Такое соревнование, безусловно, даст хороший эффект в работе, жизни коллектива и в быту каждого комсомольца.

Большую роль сыграли повседневная проверка, контроль любой работы. Так, за период весенне-летней и осенне-зимней навигации по вине комсомольцев не было ни одного случая задержки вылетов самолетов. В этом большая заслуга инженерно-авиационной службы.

Так живут и трудятся комсомольцы аэропорта. Есть чему у них поучиться и другим комсомольцам нашего района.

Р. ЧЕРНЯКОВА. (Из газеты «Красная тундра»).

В текущем году все комсо-

# ПЛАН ПЕРВОГО ГОДА СЕМИЛЕТКИ ЗАВЕРШИМ ДОСРОЧНО!

Авиароботники Урала мобилизуют резервы, чтобы с честью  
выполнить свои социалистические обязательства

## Рядовые семилетки

Валерий Артемьевич Неустров еще молодой командир корабля. Совсем недавно он летал вторым пилотом и на его ответственности лежала только загрузка. А сейчас... Сейчас ему доверены не только груз и ценная материальная часть, но и самое главное — люди.

Каждый рейс Валерий Артемьевич стремится сделать наиболее производительным и экономичным. В этом командиру помогает весь экипаж: второй пилот Н. М. Михайлов, бортеханик Ю. С. Орлов, бортрадист А. И. Хабаров. Лучше всего о работе экипажа говорят, конечно, факты. В одном из последних рейсов на Краснодар экипаж добился производительности полета 103 процента, сэкономил горючего 200 килограммов.

В транспортном подразделении таких экипажей немало. Взять экипаж Ивана Афанасьевича Коровкина. За загрузку здесь «болеют»

В эти дни все мысли и стремления авиароботников Урала направлены на то, чтобы досрочно завершить выполнение плана первого года семилетки. Пилоты, авиатехники, связисты, метеорологи, работники отдела перевозок и других служб мобилизуют резервы производства, борясь за неуклонное повышение регулярности и безопасности полетов, увеличение перевозки пассажиров, грузов, почты, а также повышения культуры обслуживания пассажиров.

все. 10 ноября экипаж возвратился из Минеральных Вод. Достигнутая производительность — 110 процентов, есть и экономия горючего.

**З. ПОТАШЕВА,**  
инженер-экономист.

## За семь часов

Готовясь к переходу на семичасовой рабочий день, бригада притирщиков ремонтного предприятия уже сейчас решила выполнять дневное задание за семь часов.

Проанализировав технологический процесс обработки клепанного механизма, девушки сумели устранить оперицию ложной сборки, не снижая качества работы. Только одно это да-

ло экономии времени более часа.

Большое внимание уделяют члены бригады качеству выпускаемых узлов. Недавно бригадиру Рите Симаковой объявлена благодарность начальником репредприятия за выявление серьезного дефекта.

Сейчас мысль девушек работает над улучшением организации трудового процесса на рабочих местах. Вместе с мастерами они хотят добиться более рационального движения деталей, максимально приблизив его к циклу потока.

**А. КУЗНЕЦОВ,**  
секретарь комитета ВЛКСМ.

## В сложных условиях

Утро 10 ноября выдалось в Свердловском

аэропорту очень трудным для полетов. Хотя над головой ярко светило солнце, синоптики давали: туман, дымка.

С восьми часов на работу заступила смена, возглавляемая руководителем полетов Михаилом Петровичем Максимовым. Этот коллектив борется за почетное звание коммунистического.

М. П. Максимов тщательно изучил метеорологическую обстановку, проконсультировался с синоптиками. Потом объехал летное поле. При этом выяснилось, что западная часть полосы — около 1000 метров — свободна от тумана. Михаил Петрович принял решение выпустить самолеты.

Были включены все радиосветотехническое средства. Строго соблюдая интервал, давали разрешение на вырубивание и взлет диспетчер КДП Андрей Пантелевич Долгалев и диспетчер СКП Василий Михайлович Мартюшев. Сам М. П. Максимов руководил полетами со старта.

**И. КРАСУЛИН,**  
инструктор полнотдела.

## Кабинет НОВОЙ ТЕХНИКИ

По решению партийного собрания в нашем подразделении создан кабинет новой техники, или сокращенно КНТ. Он оборудован в специально выделенном для этого помещении. Там имеются схемы, рассказывающие о работе систем и отдельных агрегатов самолета Ил-18. Есть и необходимая литература по этой новой материальной части. В кабинете установлены также столы для занятий летно-подъемного состава.

В дальнейшем предполагается оснастить КНТ «живыми» наглядными пособиями. Ими будут снятые с эксплуатации детали, приборы и небольшие агрегаты турбовинтового самолета Ил-18, который сейчас осваивается личным составом нашего подразделения.

**А. КОБЕЛЕВ,** заместитель командира по политчасти.

## Полетов ПО КРУГУ

В июне я закончил теоретический курс перестроения на командира корабля самолета Ил-12. А летную тренировку не прошел до сих пор. УТО эту задачу отправляет решать в отряд, а отряд — в УТО.

(Из письма второго пилота А. Ф. Потапова.)

Нам Потапов рассказал: «Думал я, зачем козлы сдал. Тренировку мне дадут И — открыт любой маршрут!.. Я отправился в отряд. Там мне нежно говорят: «Мы б ее вам рады дать. Только где людей нам

взять?!»  
Вновь в УТО бегу-лечу: «Я ввод в строй пройти хочу!». Слышу ласковый ответ: «Самолетов у нас нет». И пошло — вперед, назад! Мой маршрут: УТО — отряд. Получу я скоро так «За набег» нагрудный знак»..



Так, не чуя ног и рук, Мчит он за кругом круг.. Круг порочный разорвать! Тренировку срочно дать!!  
**Иван ШМЕЛЬ.**

реису — еще впереди, на разборе. Я по себе знаю, что после полета, когда не со слов других, а сам все испытываешь, многое становится яснее, и понятнее...

На другой день Н. В. Борисов провел подробный послеполетный разбор, который тоже занял около двух часов. Николай Васильевич отметил недостатки, допущенные членами экипажа в полете, указав пути их устранения.

Образцовое проведение командиром подразделения Н. В. Борисовым послеполетной подготовки и послеполетных разборов помогает экипажам сосредоточить внимание на главных моментах, улучшить свою работу.

Это и есть школа летного мастерства.  
**В. АЛЕКСЕЕВ.**

## На главном направлении

В нашем Свердловском аэропорту было создано две партийные комиссии по осуществлению права контроля деятельности администрации. В каждой из них по семь человек. Обе под руководством партийного бюро приступили к работе с первых же дней своего существования.

Самым ценным в деятельности наших комиссий надо считать то, что входящие в их состав коммунисты не только вскрывают недостатки, но и намечают четкие, конкретные мероприятия по устранению выявленных недочетов. И сами же они первые включаются в борьбу за быстрое осуществление этих мероприятий.

Так, например, комиссия по контролю за организацией летной работы и движения самолетов, подготовкой и обучением инженерно-технических кадров, руководимая диспетчером командной вышки В. М. Мартюшевым, проверила деятельность службы движения аэропорта. При этом было выявлено много недостатков. Оказалось, что существующая инструкция по производству полетов в зоне АДС сильно устарела, нет соответствия схем проживания об-

лачности направлениям посадки, не установлен минимум погоды для Ил-18 и Ан-10.

Комиссия вскрыла также серьезные упущения в обучении и проверке знаний диспетчерского состава при приеме зачетов и ввода в строй молодых специалистов. Получилось так, что диспетчер фактически не мог правильно работать на том или ином участке, хотя теоретически он зачеты по этому разделу сдавал успешно.

Для устранения названного недостатка командованием службы движения был организован недельный семинар по обучению диспетчеров-стажеров непосредственно на рабочих местах.

По материалам комиссии инструкция по производству полетов в зоне АДС была приведена в соответствие с фактическими условиями. Установлен теперь и минимум погоды для аэропорта специально по турбовинтовым самолетам Ил-18 и Ан-10. Результатом работы комиссии явилось также то, что качество разборов в службе движения было повышено, они стали более конкретны.

Комиссия по контролю за выполнением плана авиационных от-

## ШКОЛА ЛЕТНОГО МАСТЕРСТВА

Коллектив авиатранспортного подразделения вступил в качественно новый этап своего развития. Если до нынешнего года летно-подъемный состав эксплуатировал только поршневую технику, то сейчас экипажи осваивают самолеты с турбинными двигателями. В подразделение поступает новая материальная часть — уже получено несколько турбовинтовых машин Ил-18.

В совершенстве овладеть этой передовой авиационной техникой — не просто. Нужно хорошо знать особенности ее эксплуатации, а также возможности, которыми располагает самолет Ил-18. Одним из наиболее действенных средств для достижения этой цели является предполетная и предварительная подготовка и послеполетный разбор.

Вот почему командир подразделения Николай Васильевич Борисов так много внимания уделяет этим вопросам. Он постоянно учит своих подчиненных: «Пом-

ните, успех в воздухе куется на земле!». И сам же первый показывает пример того, как нужно ковать этот успех. Вот один обычный, но очень характерный случай из методической практики коммуниста Н. В. Борисова.

Экипаж, руководимый командиром корабля П. А. Ермаковым, должен был вылететь в свой первый рейс на самолете Ил-18 по маршруту Свердловск—Адлер. В строгом соответствии с требованиями Наставления по производству полетов Николай Васильевич собрал накануне всех членов экипажа на предварительную подготовку. Сам он уже не раз летал по этой трассе и теперь собирался передать свои знания и накопленный опыт подчиненным.

Н. В. Борисов подробно рассказал об особенностях руления на аэродроме Свердловска, о выполнении взлета с западным и восточным курсом. Он детально

разобрал и все остальные элементы полета — набор высоты, горизонтальный полет, снижение, заход на посадку. Перейдя к изложению особенностей захода на посадку в Адлерском аэропорту, командир подразделения не ограничился только устным рассказом. Он начертил на доске четкие схемы, разобрав оба возможных варианта захода — с моря и со стороны гор.

Проводя предварительную подготовку, Николай Васильевич отметил даже особенности и характер работы двигателей и важнейших агрегатов самолета, на котором завтра экипажу предстояло выполнять рейс. Коснувшись особенностей руления по аэродрому Адлер, Борисов опять с мелом в руках разобрал посадку в Свердловском аэропорту с первого и второго направлений.

— Ну, а остальные вопросы, — сказал он в заключение, — уточним завтра, на предполетной подготовке. Главный же разговор по

разобрал и все остальные элементы полета — набор высоты, горизонтальный полет, снижение, заход на посадку. Перейдя к изложению особенностей захода на посадку в Адлерском аэропорту, командир подразделения не ограничился только устным рассказом. Он начертил на доске четкие схемы, разобрав оба возможных варианта захода — с моря и со стороны гор.

Проводя предварительную подготовку, Николай Васильевич отметил даже особенности и характер работы двигателей и важнейших агрегатов самолета, на котором завтра экипажу предстояло выполнять рейс. Коснувшись особенностей руления по аэродрому Адлер, Борисов опять с мелом в руках разобрал посадку в Свердловском аэропорту с первого и второго направлений.

— Ну, а остальные вопросы, — сказал он в заключение, — уточним завтра, на предполетной подготовке. Главный же разговор по

разобрал и все остальные элементы полета — набор высоты, горизонтальный полет, снижение, заход на посадку. Перейдя к изложению особенностей захода на посадку в Адлерском аэропорту, командир подразделения не ограничился только устным рассказом. Он начертил на доске четкие схемы, разобрав оба возможных варианта захода — с моря и со стороны гор.



Комсомолец Константин Ухов считается одним из лучших пилотов вертолета Ми-1 в Уктусском подразделении. Высокая дисциплина и знание материальной части позволяют ему летать без нарушений и без предпосылок к ним.

Нынешним летом К. Ухов хорошо потрудились в северных районах области, обслуживая геологические партии и охраняя лесные богатства области.

НА СНИМКЕ: пилот-комсомолец Константин Ухов в кабине вертолета Ми-1.

## Вклад рационализаторов

В Свердловских ЛЭРМ вводится в производство предложение старшего мастера В. М. Шахматова — приспособление для централизованной заправки самолета Ил-18. Имеющееся приспособление было очень габаритным и громоздким. Кроме того, в результате большого количества соединений при заправке получалась течь горючего. Инженер Шахматов предложил устранить ряд разъемов и внес некоторые конструктивные изменения. В результате приспособление сейчас пригодно для заправки не только Ил-18, но и Ан-10. Вместе с тем оно стало гораздо легче и компактнее.

В сентябре в учебно-тренировочном подразделении был смонтирован специальный стенд для производства расчетов радионавигационных элементов при помощи действующего радиоконуса АРК-5. Эта установка позволяет определить курсовой угол радиостанции, пеленг самолета и его местонахождение по одной или нескольким радиостанциям.

Стенд изготовлен по предложению командира подразделения В. В. Прокопчука и штурмана К. И. Задоркина.

## Снимает киностудия аэропорта

В сентябре в Свердловском аэропорту была организована любительская киностудия. Немало пришлось потрудиться, посвящая все свободное от работы время диспетчеру стартового командного пункта В. М. Цехановичу, авиатехнику Г. Н. Орлянку, заведующей клубом И. А. Цеханович и другим участникам студии.

Первый номер киножурнала «Крылья Урала» был создан в короткий срок и впервые показан участникам торжественного вечера, посвященного 42-й годовщине Октября. Авиароботники тепло встретили работу кинолюбителей.

Киножурнал «Крылья Урала» решено выпускать ежеквартально.

Не уроним званье и уральцев честь:  
Выполним задание мы не в семь лет—в шесть!