

# Авиатор Урала

№ 39 (1345).  
СУББОТА,  
23 МАЯ  
1964 г.  
Год издания  
XXII

ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА УРАЛЬСКОГО  
ТЕРРИТОРИАЛЬНОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОГО  
ВОЗДУШНОГО ФЛОТА И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА  
АВИАРАБОТНИКОВ

## МАСТЕР — ЗОЛОТЫЕ РУКИ

Как известно, качество авиационных работ в сельском хозяйстве во многом зависит от состояния авиационной техники и специальной аппаратуры, с помощью которой проводится внесение удобрений. Отлично обеспечивает полеты самолета на авиаработах авиатехник Челябинского подразделения Алимбай Кулбасинов.

23 года прошло с тех пор, как Алимбай впервые пришел в аэропорт после окончания школы младших авиаспециалистов. За эти годы у Алимбаевича, как уважительно называют его товарищи по работе, накопилось немало опыта, которым он охотно делится с молодежью. Многие работают рядом с ним, а А. И. Давыдов получил из рук своего старшего товарища путевку в небо, стал бортмехаником.

Сам Кулбасинов с благодарностью вспоминает своего учителя — бывшего инженера Е. М. Беспалова, ныне начальника отдела кадров Уральского управления ГВФ, и старается как можно полнее применить свои знания и опыт на обслуживании материальной части.

Недавно Алимбаю Кулбасинову исполнилось пятьдесят лет. Тепло поздравили его товарищи по работе. Начальник ЛЭРМ тов. Пушненко вручил юбиляру нагрудный знак «Отличник Аэрофлота», заместитель командира подразделения по политчасти тов. Нахин — Почетную грамоту, а друзья по труду — ценный подарок.

**Б. БЕЛОДУБРОВСКИЙ,**  
начальник ремучастка Челябинских ЛЭРМ.



ли в голос возмущаются, все согласны, а вот конкретных мер почему-то никто не принимает.

Оказывается — «ларчик просто закрыт», то есть цех — виновник бед. А все остальные пытаются, словно щитом, прикрыться им. Как, впрочем, и другим «убедительным» доводом: не хватает штатов, трудно работать.

Участники рейда побеседовали с экипажем базового самолета ЛИ-2 № 54918, где командиром В. И. Беспалов. Авиаторы сетовали на то, что на самолете нет специальной аптечки. Дают вместо нее на борт чайник, стакан и гигиенические пакеты. Прямо скажем, оное оборудование далеко от понятия «аптечка». И с этим «хозяйством» бортмеханик вынужден являться на самолет, демонстрируя перед пассажирами «достижения новейшей техники».

Вероятно, об этом стоит серьезно подумать. Не составит трудности оборудовать на самолетах настоящие аптечки, установить бачки с питьевой водой или в крайнем случае — термосы...

Мы коснулись пока вопросов узкого круга. Но все они сводятся к главному: культуре обслуживания пассажиров.

Нужно сделать все, чтобы своевременно устранить отмеченные недостатки, наладить взаимодействие всех служб. И, конечно, добиться того, чтобы «ларчик», подобный нестроенному цеху, не делал «погоды» в нашей трудной, но почетной работе — обслуживании пассажиров.

Участники рейдовой бригады:  
**В. ПАШКИНА,**  
инструктор-бортпроводник;  
**Г. КРУПЕНЯ,**  
второй пилот корабля ИЛ-18;  
**Е. ЛИПОВИЧ,**  
литсотрудник газеты.



лет срывается с места. Отлично работает в полете авиационная аппаратура, подготовленная авиатехником Н. Колышкиным. Равномерно и точно оседают белые шлейфы суперфосфата на поле.

Агроном совхоза Л. Бреус, в прошлом выпускница Свердловского сельскохозяйственного института, говорит:

— Мы планировали подкормить 600 гектаров наших зерновых культур и многолетних трав за три дня, но летчики управились с этой работой за два. Если бы все поля авиацией обрабатывать!» **В. ПЕТРОВ,**

На снимке: командир самолета АН-2 В. Амосов, техник Н. Колышкин, второй пилот А. Тенигин.

## КРЫЛЬЯ НАД ПАШНЕЙ

**КОРОТКИЙ** разбег и самолет АН-2 отрывается от земли. Вот уже несколько дней на окрестности села Б. Брусны расположился полевой аэродром. Каждое утро здесь слышится рокот мотора, а над полями вслед за летящим самолетом тянутся «облака плодородия».

На полях Логинов-

ского совхоза мы застали экипаж из 2-го Свердловского объединенного подразделения во главе с командиром самолета В. Амосовым.

Вот самолет приземлился. Совхозные механизаторы С. Котов, А. Копылов, А. Коз-

лов и Ю. Стенин загружают удобрения в бак. Проходит несколько минут и командир самолета В. Амосов и второй пилот А. Тенигин занимают места в кабине.

— От винта! — звучит команда, и само-

го времени. И половину его приходится тратить на сервировку. А когда, спрашивается, они смогут уделить внимание пассажирам? Нет времени на это. Нет времени на главное, к чему их обязывает долг работников Аэрофлота: культурно, с тактом и вниманием обслуживать пассажиров.

Мелочи ли это? Нет, конечно. Из них-то и складываются часы бесполезно потерянного времени. Бортпроводницы вполне резонно предъявляют и такие требования, чтобы на самолет доставлялся компот в распечатанном виде. С банками, в которых хранится компот, тоже немало мороки у бортпроводников. Доводы эти вполне оправданные.

Для того чтобы убедиться в них, последуем на другой ТУ-104 № 42431, прибывший из Новосибирска. Командир корабля В. П. Матвеев так же хорошо отзывается о работе технического состава, служб, обеспечивших успешную посадку корабля. Претензии мы снова слышим из уст хозяек самолета.

Бортпроводницы Л. Павлова и В. Реутова в один голос заявляют о том, что летая двойкой, они просто не в состоянии физически справиться с сервировкой бортпайков. Судите сами. От Свердловска до Москвы около двух часов летно-

И еще одна деталь. И весьма существенная. Бортпроводницы жалуются: не принимают в Свердловске остаток бортпитания, приходится списывать — портятся продукты. На этот счет есть специальное указание начальника Аэрофлота, где предлагается бортпроводникам сдавать остатки в первом пункте посадки. Кольцовский цех бортпитания остался глух к этому распоряжению. Как, впрочем, и к ряду других — словесных...

## «Ларчик просто закрывался...»

**ВЫСЛУШАВ** замечания экипажей, идем дальше — куда ниточка тянет. К виновнику всех бед — цеху бортпитания. Здесь нас встречают экспедитор Е. И. Грязнова и диспетчер по питанию В. М. Федченко. Обе настроены оптимистически, дают нам пояснение. Обе согла-

## УМЕЛЬЦЫ ПРЕДПРИЯТИЯ

В коллективе авиаремонтников, возглавляемом Л. И. Романчуком, оформлен стенд маяков производства — рационализаторов. Более тридцати умельцев активно участвуют в рационализаторской и изобретательской работе, борясь за высокое качество ремонтируемых изделий, повышая производительность труда.

Стенд оформлен наглядно и просто. Рядом со схемами и чертежами технических новшеств, предложенных и внедренных авиаремонтниками, помещены фотоснимки авторов и короткие характеристики о каждом из них.

Познакомимся с ними. Токарь П. И. Шешуков предложил и внедрил в производство приспособление для обработки тормозных ба-



рабанов, начальники цехов П. И. Щепин и Л. И. Гулевич внесли по десятку интересных предложений. Много полезных технических новинок предложили токарь-шлифовщик П. Я. Мальцев, слесари Н. М. Епишин и Н. А. Мурашов, мастер отдела технического контроля В. В. Визер и многие другие.

Слов нет, стенд наглядно показывает успехи, достигнутые умельцами предприятия, ряды которых множатся день за днем.

Вновь избранный председателем воир Н. Г. Куликов, думается, нацелит умельцев предприятия на новые славные дела, способствующие росту производительности труда.  
**Л. ЕФИМОВ.**



Два года назад в Пермском подразделении появился новичок. Полувоенная одежда, офицерская выправка не оставляли сомнений в том, что Валентин Поликарпович Захарченко получил свою профессиональную летную закалку в ВВС. И действительно он пришел в Аэрофлот из Советской Армии.

В 1956 году Валентин Поликарпович окончил Омское летное училище и получил диплом пилота-техника. Однако, за плечами пилота не только военная служба, но и годы труда на промышленных предприятиях. Так, ему довелось поработать и в

электродепо, и помощником машиниста электровоза, и расточником.

Путь от второго пилота до командира самолета АН-2 Захарченко прошел за очень короткий период — чуть более одного года. Стать командиром ему помогли необыкновенное трудолюбие, упорство в овладении новой для него авиационной техникой, чувство долга и ответственности за порученное дело.

В апреле нынешнего года Валентину Поликарповичу вручили удостоверение ударника коммунистического тру-

## Поработали на славу

Дружно и слаженно работают на обслуживании авиационной техники многие инженеры-технические работники Пермских ЛЭРМ. Благодаря их усилиям с исправностью самолето-моторного парка в нынешнем году дела у нас обстоят удовлетворительно, а по вертолетам, самолетам ЯК-12 и ЛИ-2 процент исправности превышает плановую.

В ЛЭРМ трудятся настоящие мастера своего дела. Недавно был такой случай. В Ижевск вылетела группа наших авиаспециалистов во главе с техником-бригадиром Л. А. Лахониным в составе авиатехника тов. Бурдина и авиамеханика тов. Федоренко. Им предстояло произвести замену двигателя на самолете АН-2.

Славно поработали наши товарищи. Произведя замену

двигателя за две рабочие смены вместо 72 часов, полуженных по норме, они удивили работников Ижевских ЛЭРМ своей сноровкой и умением.

Этот успех не был случайностью. Достаточно сказать, что руководитель группы тов. Лахонин не только отлично освоил свою специальность, но и постоянно ищет новых путей совершенствования методов обслуживания техники. Недавно разработал и предложил комплект ключей, с помощью которых резко ускоряются работы по смене авиационных двигателей. Его рационализаторское предложение было принято техническим советом подразделения и внедряется в производство.

**И. МАШКОВСКИЙ,**  
начальник ЛЭРМ  
Пермского объединенного подразделения.

## Умелые и смелые

Экипаж самолета ЯК-12 совершил очередной рейс по маршруту Нижнеудинск—Тулун—Братск. На борту находились пилот т. Виноградов, поверяющий штурман т. Мальков и два пассажира.

Через сорок минут после вылета в кабине появился резкий запах горелой резины и краски, дым. Радиооборудование и электроприборы отказали.

Экипаж не растерялся. Было принято единственно верное решение: произвести посадку на подготовленную с воздуха площадку. Благодаря умелым действиям экипажа самолет цел, люди невредимы.

**Б. КОРОВИН,**  
(Газета «Восточно-сибирский аэрофлотец».)

## РЕКОМЕНДОВАЛИ И... С ПЛЕЧ ДОЛОЙ

Когда мы попытались выяснить у секретаря партбюро Пермского подразделения Ф. М. Валитова, как обстоят дела в группе содействия партгосконтролю, то Фаттых Мухаметович ответил:

— Группа работает, вскрывает недостатки, помогает парторганизации и командованию в выполнении производственных задач. Правда, — добавил тов. Валитов, — партбюро недавно в председатели рекомендовало нового товарища...

Знакомство с Николаем Александровичем Туринцевым, рекомендованным в председатели группы, состоялось прямо на его рабочем месте. Работает он авиатехником передвижных авиаремонтных

мастерских. Надо сказать, что Николай Александрович своей безупречной работой заслужил большой авторитет у товарищей по труду. Он может выполнить любой, самый сложный вид работ. Технику знает как свои пять пальцев. Об этом человеке можно услышать в подразделении: строгий, справедливый, требователь к своим подчиненным.

Таким образом, партийная организация не ошиблась в своем выборе, доверяя Туринцеву такое важное общественное поручение, каким является руководство народными контролерами, но...

Беседуем с Николаем Александровичем.  
— Положа руку на сердце, — говорит он, — в рабо-

ту группы содействия партгосконтролю я еще не вникал.

Не будем торопиться осуждать тов. Туринцева за медлительность. Дело в том, что он фактически еще не председатель. Ведь должно быть так: собирается группа содействия партгосконтролю в полном составе, секретарь партбюро рекомендует кандидата в председатели, дальнейшее решает сама группа. В действительности получилось иначе. По признанию самого Туринцева, он даже не знает толком, кто входит в состав его группы.

Секретарь партбюро тов. Валитов показал нам план работы группы. Однако по всему видно, что составлен он наспех, в нем предусмотрены те же самые вопросы, о кото-

## В ГРУППАХ СОДЕЙСТВИЯ ПАРТГОСКОНТРОЛЮ

рых шла речь в прошлом году, в бытность тов. Валитова председателем группы содействия партгосконтролю. Сроки установлены расплывчатыми. И еще немаловажная деталь. Уж если план касается работы народных контролеров, так он должен быть под рукой их руководителя, а не под многочисленными бумагами секретаря партбюро. В результате даже этот куцый план работы не выполняется.

Справедливости ради, следует вспомнить, что начало работы группы содействия партгосконтролю в Пермском подразделении было многообещающим. На первых порах народные контролеры немало сделали для практического улучшения производственной деятельности подразделения. Благодаря их настойчивости и принципиальности был построен склад для химваппаратуры.

Очень досадно поэтому наблюдать спад в работе пермских народных контролеров. Он произошел только из-за того, что ослабло руководство ими со стороны партийной организации.

**В. СИБИРЕВ.**

## ФУТБОЛИСТЫ ВНЕ ИГРЫ

ФУТБОЛ

За последнее время в редакцию приходят письма, авторы которых интересуются, как готовятся к предстоящему первенству Аэрофлота чемпионы ГВФ, футболисты Кольцовского аэропорта.

К сожалению, факты говорят о том, что пока подготовка наших спортсменов организована из рук вон плохо. Об этом же говорит письмо нашего рабкора С. Колотовкина, которое мы сегодня публикуем.

В Кольцовском аэропорту многие авиарботники занимают свободные часы спортом. Еще больше у нас болельщиков. Мы внимательно следим за выступлениями наших легкоатлетов, хоккеистов, футболистов.

К сожалению, зимой мы были лишены возможности наблюдать за игрой хоккейной команды Кольцовского аэропорта. Причина? Все та же: стадион авиарботников влачит жалкое существование. Поле не огорожено, подсобные помещения захлаплены.

Но это, как говорится, было. Сейчас же нас беспокоит судьба футбольной команды аэропорта. В прошлом году наши футболисты впервые стали чемпионами Аэрофло-

та. Звание почетное, но не вечное.

В этом году кольцовцам придется защищать звание на футбольных полях страны. Причем против уральцев, обладателей кубка, команды других управлений будут играть особенно старательно. От наших игроков потребуются хорошая физическая подготовка, самоотверженность.

Первые игры показали, что команда сохранила тот боевой, наступательный дух, которым она отличалась в играх прошлогоднего чемпионата. Большинство матчей этого года футболисты Кольцовского аэропорта выиграли с убедительным счетом.

Но на одном энтузиазме далеко не уедешь. Команда нуждается в помощи и внима-

нии. А этого пока, как ни странно, нет. Начать хотя бы с формы. Стыдно смотреть, когда выходят ребята на поле. Майки и трусы разных цветов и оттенков, бутсы носились настолько, что просто удивляешься, как они еще держатся на ногах. В общем смотришь на поле и перед тобой не футбол, а чистый маскарад.

До сих пор в команде нет руководителя, тренера. По существу спортсмены предоставлены самим себе. Тренировки не проводятся, команда не укомплектована игроками, хотя начало розыгрыша кубка Аэрофлота не за горами. Как говорят болельщики, футболисты Кольцовского аэропорта оказались «вне игры».

Обо всем этом прекрасно знают руководители аэропор-

СПОРТ

та, общественных организаций. О победах команды часто говорят, но никто еще по-настоящему не взялся за то, чтобы помочь футболистам.

Мне кажется, что надо начать с того, что провести в ближайшее время первенство Уральского управления по футболу. Это даст возможность отобрать 3—4 лучших игроков для сборной команды. Кроме того, футболистам необходим квалифицированный тренер. Только в этом случае можно рассчитывать на успех, в противном же случае почетный приз — кубок Аэрофлота — отправится зимовать в другое управление.

**С. КОЛОТОВКИН,**  
работник БАО.

## Дебют оказался успешным

Евгения Колясникова хорошо знают в Кольцовском аэропорту. В составе сборной футбольной команды Уральского управления ГВФ он завоевал в прошлом году почетное звание чемпиона Аэрофлота.

Недавно спсобного спортсмена пригласили в футбольную команду «Уралмаш», которая, как известно, выступает в первенстве Советского Союза по классу «А». Дебют Е. Колясникова оказался успешным. Он уверенно провел три матча, продемонстрировав в играх с грозными противниками незаурядную технику.

## Совещание маяков

28—29 мая в клубе Уктусского аэропорта состоится пятое совещание передовиков соревнования за коммунистический труд Уральского управления. С докладом перед собравшимися выступит начальник политотдела В. И. Большаков.

Участники, передовики производства обменяются опытом работы, встретятся с коллективами коммунистического труда Свердловского объединенного подразделения. Кроме того, они побывают в ЛЭРМ Свердловского подразделения, посмотрят спектакль театра музыкальной комедии.

Редактор **Р. ЛАПИКОВ.**

НС 15566. Заказ № 3198.

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