

Достойными делами встретим открытие Пленума ЦК КПСС!

**НАСТОЙЧИВО  
БОРИТЕСЬ  
ЗА ТЕХНИЧЕСКИЙ  
ПРОГРЕСС  
НА ВОЗДУШНОМ  
ТРАНСПОРТЕ!**



Орган политотдела Уральского территориального управления ГВФ и теркома профсоюза авиаработников

№ 40 (961) СУББОТА, 28 МАЯ 1960 г. Год издания 18-й



Несколько лет летает командир корабля в авиатранспортном подразделении Геннадий Андреевич Борцов. Это опытный пилот. Техника самолетовождения и штурманские навыки у него, что говорится, на высоте.

В 1959 году Геннадий Андреевич успешно освоил новый турбовинтовой самолет Ил-18. Весной этого года он был допущен к выполнению самостоятельных регулярных полетов на самолете Ил-18 в качестве командира корабля. С честью оправдал доверие коллектива Г. А. Борцов. Он уверенно водит по воздушным магистралям нашей необъятной Родины гигантский самолет.

НА СНИМКЕ: командир корабля авиатранспортного подразделения Геннадий Андреевич Борцов возле самолета Ил-18.  
Фото В. РУСИНА.

*Навстречу Пленуму ЦК КПСС*

**ВКЛАД НОВАТОРОВ**

**В**ЕСЬ советский народ борется за выполнение семилетнего плана, за выполнение обязательств, взятых в честь предстоящего июльского Пленума ЦК КПСС. Чтобы успешно справиться с этими обязательствами, необходимо смело, широко механизировать и автоматизировать наиболее трудоемкие процессы.

На ремонтном предприятии в настоящее время полностью завершается механизация трудоемких работ в цехе сборки авиадвигателей.

В настоящее время механизирована такая операция, как проворачивание коленчатого вала двигателя при регулировке зазоров. Если раньше эта операция проводилась вручную, то сейчас спроектирована, изготовлена и установлена специальная установка. Она состоит из электромотора, редуктора и сменных втулок, одевающихся на вал винта. Таким образом, одна из трудоемких операций теперь механизирована. Кроме этого, в цехе сборки установлен поворотный консольный кран.

**Вызов принят**

24 мая коллектив автобазы Свердловского аэропорта получил известие о том, что коллектив автобазы Тюменского аэропорта вызывает их на социалистическое соревнование. В тот же день работники автотранспорта Свердловского аэропорта провели общее собрание, на котором единодушно приняли вызов тюменцев.

**Изучают материалы сессии**

С большим интересом знакомятся члены кружка по изучению истории КПСС (учебно-тренировочное подразделение) с материалами V сессии Верховного Совета СССР. Особенно глубокие знания показал инженер-преподаватель тов. Андреев.

На последнем занятии после всех выступлений пропагандист В. А. Иванов подвел итоги изучению и поставил перед личным составом подразделения задачи в свете решений V сессии Верховного Совета СССР.

К. ЗАДОРКИН,  
штурман-преподаватель.

Теперь все тяжелые детали не поднимаются вручную.

В этом же цехе установлен гидравлический пресс для запрессовки пальцев прицепных шатунов, установлена машина для затяжки стяжного болта коленчатого вала.

Все эти приспособления позволяют повысить производительность труда, культуру производства, быстрее и качественнее выполнять работы по сборке двигателей.

В. КАЗАНЦЕВ,  
старший инженер ТКБ.

**Присвоено почетное звание**

Ширится социалистическое соревнование за звание коллективов коммунистического труда в Пермском подразделении. Значительных успехов в борьбе за повышение производительности труда добились, например, бригады транзитных самолетов, возглавляемые старшими авиатехниками коммунистом С. С. Калашниковым и Л. А. Лахониным. Эти бригады добились отличного обслуживания транзитных самолетов. Не было ни одного случая задержки выпуска самолетов в рейсы по вине личного состава этих бригад. Авиаспециалисты обеспечивают полную безопасность полетов.

Недавно передовым бригадам, возглавляемым старшими авиатехниками тт. С. С. Калашниковым и Л. А. Лахониным, присвоено почетное звание коллективов коммунистического труда.

С. РОМАНОВ.

**НАЧАЛИСЬ  
ЭКЗАМЕНЫ**

24 мая начались экзамены слушателей вечернего университета марксизма-ленинизма по истории КПСС.

Слушатели первого курса исторического факультета сдавали экзамены по первым девяти темам. В текущем учебном году слушатели этого факультета изучили работу Маркса и Энгельса «Манифест Коммунистической партии», В. И. Ленина «Что делать?», «Две тактики социал-демократии в демократической революции», «О праве нации на самоопределение», «Апрельские тезисы», «Очередные задачи Советской власти», «Детская болезнь «левизны» в коммунизме» и другие работы, а также важнейшие решения и постановления съездов и Пленумов ЦК партии.

Отличные и хорошие знания на экзаменах показали инструктор политотдела И. М. Красулин, секретари парторганизаций И. В. Рогожкин, В. И. Махнов, М. Г. Никифоров, главный бухгалтер УТУ М. А. Морозова, инспектор отдела кадров УТУ Л. Ф. Ситникова, инженер К. И. Епишин, И. И. Демин, В. В. Харитонов и др.

Экзамены по истории партии сдавали слушатели первого курса основного потока командиров кораблей Дресвянников, Кононов, Солааматов и др.

Экзамены продолжаются.

Г. КИСЕЛЕВ,  
зав. филиалом вечернего университета марксизма-ленинизма.

**Ликвидировать отставание**

За последние годы работы по спецприменению авиации перестали быть сезонными в Тюменской авиагруппе. На помощь, казалось бы, универсальному самолету Ан-2, который может зимой работать на колесах или лыжах, а летом на поплавках и колесах, пришли вертолеты Ми-1 и Ми-4. Эти машины охотно используются геологическими экспедициями, ведущими разведку запасов газа и нефти. В открытии газовых запасов в Березово и нефти в Мулымье немалая заслуга принадлежит рядовым летчикам, помогавшим в работе геологам.

За последние три года в несколько раз возрос объем авиационных работ. Впервые в этом году были прове-

дены авиационные работы по борьбе с водяной крысой в Викуловском районе. Результаты хорошие. Планируется продолжить эти работы летом.

Уже приступили к патрульным работам с оперативных отделений на территории Тюменской области. С первого июня часть самолетов Ан-2 вылетит на воздушные и на транспортно-связные работы по обслуживанию наземных изыскательных экспедиций.

План налета часов за четыре месяца 1960 года по спецприменению Тюменской авиагруппы перевыполнен на 32 процента. Хорошо потрудились вертолетики. Налет часов, приравненных к Ан-2, составил 166,9 процента к плану. Но если первые четыре

месяца характеризуют работу с хорошей стороны, то сейчас положение складывается тревожное. График подготовки самолетов Ан-2 сорван. Предусматривалось закончить подготовку самолето-моторного парка первого летного коллектива к 15 мая, но к 25 мая подготовлено лишь немногим больше половины. Медлительность может привести к срыву начала работ и особенно работ, строго обусловленных договорами. Во многом тормозит подготовку самолетов отдел материально-технического снабжения, где начальником тов. Жмуренко. Прикрывающиеся «дефицитами» и запросами, он не обеспечивает инженерно-авиационную службу запчастями и агрегатами, предусмотренными

годовыми заявками. Карзалось бы, простая вещь поддонки для вторых аккумуляторов на гидросамолеты Ан-2, однако второй год их не могут получить. А ведь летняя навигация уже началась.

Стенная газета не раз обращала внимание командования Тюменской авиагруппы и партийного бюро на неудовлетворительную работу инженерно-авиационной службы, но результатов пока мало.

В ближайшие дни необходимо ликвидировать отставание в подготовке материальной части, чтобы успешно выполнить план работ по спецприменению.

В. ХРИТОХИН,  
инженер по спецприменению авиации Тюменской авиагруппы.

**Забота о регулярности—  
НАШ ОБЩИЙ ДОЛГ**

Коллектив авиаработников нашего подразделения прилагает много усилий с тем, чтобы повысить производительность труда, успешно выполнить установленные нам производственные планы. С этой целью в подразделении широко развертывается социалистическое соревнование между службами, бригадами, сменами, между отдельными специалистами. Каждый авиаработник старается работать так, чтобы своим трудом способствовать успешному решению задач, поставленных перед коллективом, своевременно подмечать и устранять ошибки и недостатки как в своей работе, так и в работе сослуживцев.

Одним из важных показателей, характеризующих качество летной работы и взаимодействие наземных служб аэропорта, является регулярность выполнения полетов.

В Курганском подразделении по итогам работы за 1960 год процент регулярности выполнения рейсов по местным воздушным линиям в сравнении с 1959 го-

дом несколько повысился. Однако количество задержек и отмен рейсов по вине работников подразделения до сих пор остается большим. Так, по вине личного состава в январе было две задержки, в феврале 14, в марте 13 и в апреле 3.

За четыре месяца 1960 года из-за отсутствия загрузки (начальник отдела перевозок Г. С. Соколов) было задержано 7 рейсов, из-за неисправности материальной части (инженер Я. И. Егоров) — 7, несвоевременного прибытия самолетов 16 задержек. Это говорит о том, что коллективом Курганского подразделения не использованы все возможности для повышения регулярности полетов по местным воздушным линиям.

В коллективе подразделения необходимо поставить вопрос так, чтобы ни один случай задержки или отмены вылета не оставался без внимания и чтобы командованием принимались строгие меры воздействия к нарушителям.

Чтобы повысить регулярность полетов, нужно, чтобы каждая служба, каждый авиаработник знал, что конкретно от него требуется в деле повышения регулярности движения самолетов.

Необходимо отдельным авиаработникам повысить оперативность, улучшить взаимодействие между службами АДС, инженерно-авиационной, отделом перевозок и летным коллективом. Пилоты должны строго выдерживать расписание как при вылете с базы, так и во время полетов по трассе.

Важно помнить, что забота о регулярности движения самолетов наряду с культурой обслуживания и безопасностью полетов является первейшим долгом авиаработников.

Р. ТЮМЕНЦЕВ,  
пилот Курганского подразделения.

Этот номер газеты «Авиатор Урала» подготовлен участниками очередного трехдневного занятия школы работников и редакторов стенок газет.



**ВОПРОС** воспитания у авиаработников коммунистического отношения к труду, к выполнению своих

служебных обязанностей должен стать сейчас одним из главных в работе каждой профсоюзной организации. Сегодня уже мало трудиться без нарушений и проступков. Нужно, чтобы каждый авиаспециалист по-коммунистически относился к труду.

К сожалению, профсоюзная организация Янаулского аэропорта далека от выполнения этих серьезных задач. В аэропорту имел место ряд серьезных нарушений трудовой дисциплины, таких, как невыполнение приказа начальника аэропорта шофером спецавтомашины тов. Сухановым, появление на работе в пьяном виде конюха тов. Фофанова, тракториста тов. Колчина. Стартер тов. Желваков спал на работе. Были и другие нарушения. Однако профсоюзная организация не обращала серьезного внимания на такого рода нарушения, и разобрала их только после настоячивых требований администрации. Обсуждать же проступок конюха тов. Фофанова профсоюзная организация совсем отказалась, мотивируя это тем, что он не член профсоюза.

Мало внимания уделяет профсоюзная организация и вопросу обучения людей, повышению их

## НЕ СТОЯТЬ В СТОРОНЕ

деловой квалификации. Например, шофер тов. Суханов до последнего дня значился на Доске почета аэропорта и управления как хороший специалист. На деле же оказалось иначе. Это говорит о том, что к определению деловых и моральных качеств работников профсоюзная организация относится несерьезно.

Да и среди членов местного комитета нет согласия, отсутствует деловая рабочая дружба. Председатель месткома тов. Байтиев работает желает, но не имеет опыта и часто допускает ошибки. Однако некоторые члены местного комитета, такие, как Котырев, Хафизов, вместо помощи председателю зачастую раздувают его ошибки. От этого в конечном счете страдает работа профсоюзной организации.

Необходимо отметить, что большая доля вины ложится и на стенную газету аэропорта, которая не сумела до сего времени организовать на своих страницах серьезного разговора о делах профсоюзных, о состоянии трудовой дисциплины в аэропорту. А сделать это необходимо. И чем скорее, тем лучше. С. ХРИСТИЧ, старший диспетчер Янаулского аэропорта.



В коллективе строительно-монтажного управления № 8 ГВФ на строительстве жилых домов трудится подсобной рабочей Анна Семеновна Лапина. Скромный, на первый взгляд, незаметный человек, она постыне незаменима, так как может выполнять многие работы на объекте: очистить участок от мусора, сделать гидро- и парозащиту. Словом, от работы не отказывается, и если уж возьмется за что, сделает аккуратно, добросовестно. Не случайно поэтому Анна Семеновна пользуется в коллективе участка большим уважением.

НА СНИМКЕ: подсобная рабочая Анна Семеновна Лапина. Текст И. УДОВИКОВА, прораба СМУ-8. Фото В. Русина.

## Дружба БУДЕТ ПРОДОЛЖАТЬСЯ

Хорошая дружба установилась между комсомольской организацией Свердловского аэропорта и подшефной группой Малоистокского детдома. Неоднократно там бывали члены комитета ВЛКСМ аэропорта Е. И. Савельева и член правления клуба Н. М. Пронина. Они познакомились с жизнью и учебной ребят.

15 мая детский сектор клуба Свердловского аэропорта дал в детдоме концерт, после которого гости и хозяева вместе от души повеселились. Ребята договорились о второй такой же встрече, но уже в аэропорту.

22 мая клуб заполнили ученики школы № 92. К ним в гости приехали ребята из детдома. Аэропортовцы преподнесли гостям букеты цветов, которые накануне были доставлены самолетом Ил-18 из Адлера. Интересно прошел концерт. Особенно понравилось выступление духового оркестра, под аккомпанемент которого потом они танцевали. Домой школьники расходились довольные, уверенные в том, что дружба будет продолжаться и впредь.

Н. МАКСИМЕНКО, секретарь комитета комсомола Свердловского аэропорта.

## МЕЧТЫ Юрия Архипова СБЫВАЮТСЯ

Два года назад, в сентябре 1958 года, в наш летный коллектив пришел молодой летчик, выпускник Бугурусланского летного училища комсомолец Юрий Архипов. Тренировочные полеты по программе ввода в строй показывали большое желание молодого пилота выполнять каждый элемент полета как можно лучше и чище. Это дало возможность Юрию Архипову успешно закончить тренировку и одному из первых повести самолет Як-12 по трассе почтовых линий в первый производственный полет.

Каждый из командиров знает, с каким волнением следишь за первыми самостоятельными полетами молодого пилота. Радует его первым трудовым километрам налета и первым сотням килограммов почты, доставленной в отдаленные районы области.

Так начинал свою производственную деятельность два года назад и Юрий Архипов. Скромный по характеру, дисциплинированный и исполнительный, он успешно выполнял одно задание за другим. А когда в один из полетов он встретил на маршруте погоду ниже своего личного минимума, принял правильное решение — возвратился в пункт вылета, о чем своевременно доложил командованию. За это пилоту Ю. Архипову была объявлена благодарность. Это первое поощрение окрылило Юрия. Работать он стал еще прилежнее. Активно участвует в общественной жизни, «Боевые листки», кото-

рые Юрий выпускал по поручению комсомольской организации, были действительно боевыми.

В 1959 году Юрий Архипов получил право перевозки пассажиров. Эти рейсы стали еще более производительными, так как право возить пассажиров, увеличивало коммерческую загрузку самолета на обратном маршруте почтовых рейсов. Через три месяца передовик производства Ю. Архипов в социалистическом соревновании среди экипажей звена завоевал почетное звание «Лучший специалист своей профессии». А по итогам работы экипажей легких самолетов за 1959 год комсомолец Ю. Архипов был занесен на Доску почета подразделения.

В текущем году ему доверили выполнение работы по спецприемлению. Экипаж пилота Ю. Архипова с началом летнего сезона вылетел на авиатрулирование лесов от пожаров в районах Крайнего Севера. Трудная, но почетная задача по охране «зеленого золота» оказалась вполне по плечу комсомольцу пилоту.

Так из года в год растет мастерство пилота, накапливается необходимый опыт летной работы для перехода на новую и современную материальную часть. А это мечта пилота Юрия Архипова. Можно надеяться, что мечта станет действительностью в недалеком будущем.

А. МЕЗЕНЦЕВ, командир летного коллектива.

## По-хозяйски использовать автотранспорт

Чтобы успешно справиться со стоящими перед коллективом автотранспорта задачи, мы объявили войну тем, кто мешает нам в этом, тянет назад.

К сожалению, до сего времени поступают тревожные сигналы от шоферов о нерентабельном использовании автотранспорта рядом служб. Недавно, например, был такой случай. Начальник МТО тов. Алексеев дал заявку на машину МАЗ-200, но использовал ее как легковую, доставляя из города в аэропорт две пары валенок. Часто и подолгу простаивают автомашины под разгрузкой у склада отдела перевозок и даже остаются неразгруженными на ночь. Не отстают и хозотдел, используя автомашину марки ЗИС-151 для перевозки плотника с пилой. Давно пора покончить с этой вредной практикой нерационального использования автотранспорта. В борьбе за рентабельное использование автомашин коллективом автотранспорта другие службы не должны чинить нам препятствия.

Э. ТИМОХИН, водитель.

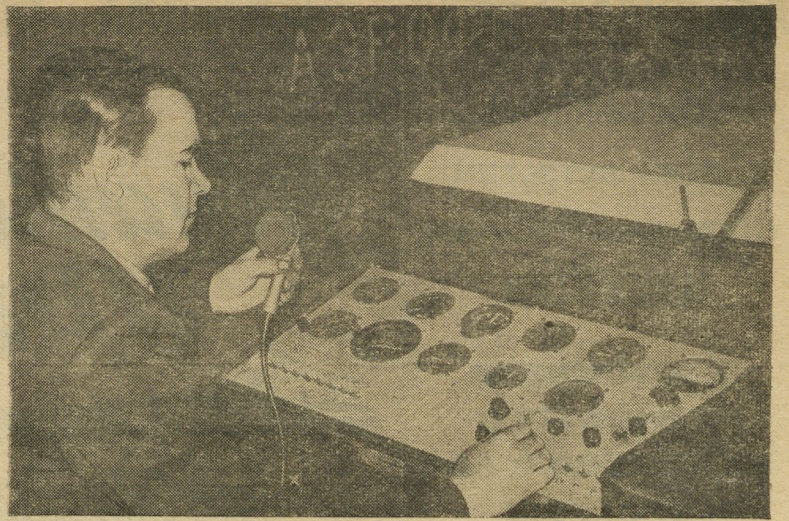
## Жилищно-бытовая комиссия бездействует

В нашем подразделении существует жилищно-бытовая комиссия. Но, к сожалению, она почти бездействует. Иногда, правда, комиссия заседает. Только делается это крайне редко, да и то многих из членов этой комиссии на заседания не приглашают. Так, например, по каким-то неизвестным причинам не приглашаются на заседания члены комиссии старший авиатехник Чирков, техник ГСМ Коротеев и другие.

Сейчас в Уктусском подразделе-

нии идет к концу строительство большого жилого дома. Желание получить квартиры в этом доме очень много. Среди них подали заявления на получение квартир в новом доме и такие авиаработники, которые хотели бы заменить хорошие квартиры на еще лучшие.

Чтобы этого не произошло, чтобы квартиры в первую очередь получили действительно те, кто в них крайне нуждается, необходимо оживить работу жилищно-бытовой комиссии. Б. ПОГАДАЕВ.



Огромную помощь в процессе обучения и повышения летного мастерства пилотов оказывают тренажеры, которые установлены полугода назад в учебно-тренировочном подразделении. Пилоты, прошедшие летную тренировку на тренажерах, всегда остаются довольными. В этом немалая заслуга инструктора по тренажерам Н. А. Паурова. С большой любовью и ответственностью относится он к работе, внимателен и требователен к слушателям.

НА СНИМКЕ: Н. А. Пауров за пультом управления координирует полет пилота на тренажере. Фото В. Русина.

ДО СИХ ПОР я вспоминаю оригинальный, шуточный лозунг, висевший у входа в клуб Куйбышевского аэропорта в новогоднюю ночь: «Внимание! Предъявите улыбку!»

Маленькая фраза, а какой в ней кроется огромный смысл. И как важно не расставаться с ней, с этой исходящей от души, от всего сердца улыбкой, нам, бортпроводницам, чье настроение мгновенно передается пассажирам, которых мы обслуживаем на борту самолета во время полета. Согласитесь с тем, что у вас обязательно появится чувство некоторой подавленности, если вы попадете в общество мрачных, апатичных и замкнутых людей. Невольно исчезнет радостное выражение на лице. А ведь может быть и обратное явление: встретишь доброжелательную улыбку, полную участия, и в миг твое мрачное душевное состояние исчезнет, начинаешь верить, что ты находишься среди друзей, для которых и горы, как говорится в русской пословице, можно перевернуть.

С 20 мая начались регулярные рейсы на самолете Ил-18 в Адлер. 80 пассажиров это большая аудитория. Люди с различными характерами, различными желаниями, запросами и даже... здоровьем. В течение трех с половиной часов полета каждый пассажир, как правило, задает пять-шесть вопросов бортпроводнице.

ПРЕДСТАВЬТЕ, что бортпроводница должна дать минимум 400—500 обстоятельных ответов и таких, чтобы к концу рейса все то неприятное, что накопилось у пассажиров до начала полета (из-за задержки вылета, из-за неприветливого отношения работников отдела перевозок и по другим причинам), могло перейти в хорошее настроение, которое оставит приятное впечатление от воздушного путешествия.

За три с половиной часа полета бортпроводница проходит по пассажирской кабине почти десятикилометровый путь и, выполняя непосредственные свои обязанности, ни на минуту не забывает о самом главном — о моральном состоянии пассажиров.

УЛЫБКА, улыбка, улыбка — вот что является залогом успеха в ее работе, если можно так выразиться, ее главным орудием, которым бортпроводница создает у пассажиров отличное настроение.

И что любопытно — внешне, да и по поступкам пассажиры, вошедшие в кабину, резко отличаются от пассажиров, выходя-

## УЛЫБКА НУЖНА ВСЕМ

щих из самолета. Куда деваются все капризы, недомогания, излишняя чопорность. И прощаются с нами веселые, общительные люди. Такой финал мы имеем исключительно только благодаря заботе и умению найти верную тропинку к душе человека бортпроводниц тт. Боровинской, Малугиной, Князевой, Васильевой. Об этих девушках отзываются как о добрых хозяйках, называют их милыми, дорогими, славными, жмут им крепко руки.

Чудесной вам улыбки, девушки! — простой русской, доброй, приветливой. Знайте, такая улыбка открывает духовное богатство каждой из вас, а это самое лучшее, что может быть в человеке.

М. БАКАЛОВА, бортпроводница авиатранспортного подразделения.

## «МЕЛОЧИ», ТРЕБУЮЩИЕ ВНИМАНИЯ

Ответственная задача стоит перед коллективом службы ГСМ Свердловского аэропорта. Но у нас есть еще немало «мелочей», которые мешают в повседневной работе.

Хотя страна далеко шагнула в развитии техники, успешно запускает спутники в Космос, у нас в аэропорту до сих пор не могут механизировать подъем шлангов. Он производится вручную. Иногда шланг срывается и падает вместе с рабочим на землю.

Плохо нас снабжают батарейками для карманных фонариков, которые крайне необходимы в работе.

Всем известно, что при заправке категорически запрещается перелив авиабензина. И вот зимой, в холод и темноту, заправщик вынужден засовывать в горловину бака палец, чтобы не перелить.

В связи с изменением погоды и регулярности полетов фактическая потребность в горючем не соответствует плановой. Так, в ненастную погоду, когда порт закрыт, скапливается много горючего. В результате бывают простои вагонов.

Рабочим интересует вопрос, почему им не выдают спецжиры, а кладовщики получают. Ведь рабочим приходится не меньше кладовщиков работать возле горючего? Это нужно решить.

Л. ДАНИЛОВА, рабочая службы ГСМ Свердловского аэропорта.