

# Авиатор Урала

Орган политотдела Уральского территориального управления  
ГВФ и теркома профсоюза авиарботников

№ 59 (980) | СУББОТА, 6 АВГУСТА 1960 г. | Год издания 18-й

## В Челябинском подразделении

По итогам Всесоюзного социалистического соревнования за второй квартал коллективу Челябинского подразделения командованием ГУ ГВФ и ЦК профсоюза авиарботников присуждена третья премия.

### Слово экипажа — твердое



В начале нынешнего года экипаж, руководимый командиром корабля коммунистом Николаем Алексеевичем Ковботом, взял на себя повышенное обязательство. Авиаторы решили бороться за получение почетного права называться экипажем коммунистического труда. В своем обязательстве они писали:

«Включаясь в социалистическое соревнование за досрочное выполнение плана на 1960 год — второй год семилетки, мы берем на себя следующие обязательства в борьбе за звание экипажа коммунистического труда:

выполнить годовой план к 20 декабря по производительности полетов на 105 и по тонна-километрам — на 103 процента;  
повседневно повышать свой идейно-политический уровень; подготовить себя на получение права перевозки пассажиров;

второму пилоту подготовиться к сдаче на 3-й класс; не иметь задержек и срывов рейсов по вине экипажа; подготовиться и пройти проверку на допуск к полетам без бортмеханика».

Экипаж настойчиво боролся за полную реализацию взятого обязательства. Авиаторы непрерывно работали над собой, совершенствовали свои теоретические знания, приобретали практические навыки. Все это делалось для того, чтобы обеспечить полную безопасность полетов и успешно выполнять месячные производственные планы.

Дела экипажа Ковбота не разошлись со словом. Возглавляемые коммунистом, авиаторы добились права перевозки пассажиров, начали летать без бортмеханика. Второй пилот Э. Шиблев подготовился к сдаче на очередной класс.

Однако главные успехи экипажа заключаются в его отличной производственной деятельности. Производительность полетов у него составляет 106—108 процентов. Месячные производственные планы систематически перевыполняются.

Нет сомнения в том, что обязательство экипажем будет выполнено успешно. И тем самым передовые авиаторы завоюют себе право носить высокое звание экипажа коммунистического труда.

НА СНИМКЕ: командир корабля Николай Ковбот и второй пилот Эдид Шиблев перед вылетом в рейс.

### Спасибо вам!

В книге замечаний и предложений гостиницы Челябинского аэропорта можно увидеть немало теплых отзывов пассажиров. Только за последнее время на ее страницах было сделано 15 благодарственных записей. Так, например, пассажиры А. Гладюк, А. Кропотов и другие выражают работникам гостиницы признательность за чуткий и радужный прием, за исключительный порядок и чистоту. Они пишут, что в Челябинском аэропорту — «вет праздник от такой гостиницы».

Больше всего благодарностей записано в адрес дежурных Гатяны Лисиной, Марии Хайрулиной, Александры Мокшанцевой. Им, а также всему остальному обслуживающему персоналу гостиницы пассажиры в своих отзывах желают дальнейших успехов, удачи в труде:

«Несмотря на непредвиденную остановку нашего самолета и позднее время, сотрудники гостиницы с большой теплотой и человечностью отнеслись к пассажирам. Спать на раскладушке в коридоре оказалось не менее приятным, чем в номере. Спасибо вам, дорогие друзья, за добрые к нам, пассажирам, чувства.

Герой Советского Союза полковник КАБЕРОВ».

## Партийная организация в борьбе за план и безопасность полетов

Советский народ, воодушевленный историческими решениями

XXI съезда КПСС, успешно решает величественную программу коммунистического строительства. Успешно был завершен государственный план 1959 года — первого года семилетки.

Вместе со всем советским народом в борьбу за успешное выполнение семилетнего плана включился и коллектив Челябинского подразделения.

По сравнению с предыдущими годами в 1959 году значительно были увеличены воздушные перевозки. Но все же с возложенными задачами коллектив в 1959 году не справился — план первого года семилетки не был выполнен по всем его основным показателям.

Вместе с этим в подразделении не выполнено было и важнейшее требование партии и Советского правительства к подразделениям Аэрофлота — полное обеспечение безопасности полетов. В 1959 году имелся ряд серьезных летных происшествий.

Создавшаяся обстановка с выполнением плана и безопасностью полетов заставила серьезно задуматься партийную организацию над тем, что надо сделать для выправления создавшегося положения.

В январе нынешнего года было проведено партийное собрание с вопросом: «Итоги работы подразделения за 1959 год и задачи коммунистов партийной организации по обеспечению выполнения плана 1960 года». При обсуждении этого вопроса коммунисты вскрыли серьезные недостатки, которые были допущены в 1959 году как по обеспечению выполнения производственного плана, так и безопасности летной работы. Много было высказано критических замечаний в адрес партийного бюро и отдельных руководителей подразделения. По обсужденному вопросу было принято продуманное решение, направленное на улучшение работы подразделения.

### С ОГОНЬКОМ!

Командир самолета Ан-2 Валентин Галаминских, придя к нам в Челябинское подразделение, с первых же дней показал себя грамотным пилотом. Командный состав внимательно наблюдал за его работой и летными качествами. Это дало основание поручить ему выполнение ответственного задания.

Когда В. В. Галаминских был отренерирован и введен в строй для выполнения авиационных работ, его направили в Кустанайскую область. Экипажу была предоставлена полная самостоятельность. И необходимо сказать, что молодой командир отлично справился с заданием.

Комсомолец Валентин Галаминских взялся за дело с огоньком и, выполняя все инструкции и правила, мобилизовал экипаж и работников заказчика на выполнение этой важной и трудной работы в отрыве от базы. Опыскивание по борьбе с сорняками было произведено на площади 2300 га с хорошим ка-

чественном и высокой сохранностью материальной части, без нарушений дисциплины как со стороны самого командира самолета, так и членов его экипажа.

Остается пожелать В. В. Галаминских дальнейших успехов в его труде и в совершенствовании своего летного мастерства.

И. СОЛЛОГУБ,  
зам. командира летного коллектива.

ное бюро обсудило вопрос о задержке вылета самолета Ли-2. На этом заседании были вскрыты серьезные недостатки в организации работы летной и инженерно-авиационной служб.

Партийная организация, обсуждая на собрании постановление ЦК КПСС «О задачах партийной пропаганды в современных условиях», исходила прежде всего из того, чтобы всю пропагандистскую работу в коллективе подчинить делу обеспечения производственных задач при высоком качестве.

Каждое партийно-политическое мероприятие увязывалось с жизнью подразделения, с практическими делами конкретных людей коллектива. В докладах, лекциях и беседах показывались лучшие люди коллектива, их трудовые успехи. Также обращалось внимание на недостатки в работе, на серьезные упущения и нарушения, допущенные нашими авиационными специалистами.

Несколько шире развернулось соревнование за звание коллективов коммунистического труда. Если в 1959 году за это высокое звание боролись в коллективе, можно сказать, единицы, то сейчас около 15 процентов личного состава включилось в это патриотическое движение.

Можно было приводить еще большое количество примеров, показывающих роль партийной организации в деле обеспечения выполнения производственного плана и обеспечения безопасности, но и эти говорят сами за себя.

Вся проводимая работа по мобилизации личного состава на решение задач, поставленных перед коллективом, говоря (Окончание на 2 стр.).



Торжественный митинг, посвященный присуждению коллективу подразделения третьей премии во Всесоюзном соревновании подразделений Аэрофлота.

### Хорошо работает

Заслуженным почетом в коллективе пользуется авиатехник комсомолец Владимир Кузнецов. Два года трудится он на обслуживании тяжелого парка в Челябинском подразделении. За это время у него не было каких-либо нарушений. Активное участие принимает В. Кузнецов в общественной жизни подразделения.

— Хорошо работает! — говорят о комсомольце-авиатехнике товарищи. В. ДЕЕВ.



# Накануне нового учебного года

Учеба коммунистов в сети партийно-политического просвещения является очень важным делом. Она во многом способствует росту сознательности товарищей, помогает им значительно расширить свой идейно-политический кругозор. Вот почему к новому учебному году в системе политпросвещения наша партийная организация начала готовиться заранее.

## На партийные темы

В первую очередь мы учли недостатки и упущения прошлых лет. Их нам помогли выявить систематически проводившиеся нами заслушивания коммунистов на заседаниях партбюро о ходе партийной индивидуальной учебы. В частности, выявилось, что в прошлом не всегда считались с желанием коммунистов заниматься той или иной формой учебы. В результате у товарищей не было заинтересованности в занятиях, а от этого страдало, безусловно, и качество усвоения.

Мы решили не повторять ошибок прошлого. Поэтому уже через месяц после окончания занятий в системе партийно-политического просвещения члены партийного бюро приступили к комплектованию сети на новый 1960—1961 учебный год. Были проведены беседы буквально с каждым коммунистом, а также с большим числом беспартийных активистов. В настоящее время у нас уже полностью определен состав кружков и семинаров.

Так, например, в вечернем университете марксизма-ленинизма в нынешнем году изъявили желание заниматься 9 коммунистов. По совету РК КПСС, где авиатехника Б. А. Раскостова принимали в партию, он будет учиться в 8 классе школы рабочей молодежи. В кружки по изучению истории КПСС и политэкономии записался 21 человек.

Впервые в этом году будет работать у нас кружок по научному атеизму. Вести его поручено пропагандисту В. В. Тушенцову, прошедшему специальные курсы. Слушателями этого кружка являются начальник штаба подразделения Н. В. Чубин, заместитель командира летного коллектива И. А. Солло-

## Строптивный кассир

Сколько произнесено речей, сколько написано статей о том, чтобы все работники, связанные с обслуживанием пассажиров, были всегда вежливыми, внимательными и чуткими.

Об этом слушал и не раз кассир горгаентства Челябинского аэропорта К. Т. Эбзеева. Но она никак не может усвоить той простой истины, что не пассажиры предназначены для кассиров, а кассиры содержатся в штате для того, чтобы быстро, вежливо и культурно обслуживать пассажиров.

27 июля пассажир тов. Цигарин очень спешил: ему нужно завтра попасть в Октябрьское, а сегодня у него еще уйма дел. Когда он подбежал на такси к горгаентству, времени было по местному 12 часов 50 минут. Пассажир обрадовался: «До обеденного перерыва в горгаентстве еще целых десять минут! Значит, успею своевременно купить билет на самолет.

Но не тут-то было. Кассир К. Т. Эбзеева в грубой форме ответила, что она закрывает кассу и уходит на обед. Ни на какие просьбы пассажира, что он спешит, что у него нет времени ждать еще целый час, она не реагировала. Пассажир доказывал кассиру, что до обеденного перерыва осталось еще 10 минут. Но все это напрасно. К. Т. Эбзеева стояла на своем. Даже увещания и уговоры со стороны начальника горгаентства не помогли.

К. Т. Эбзеева забыла, что только неделю назад за невнимательность и небрежность в работе на нее было наложено административное взыскание. Но, видимо, не пошло оно впрок строптивому кассиру К. Т. Эбзеевой. **Н. СЕМЕНОВ.**

губ, инженер Р. К. Карарматов, бригадир шоферов В. М. Захаров и другие. Их занятия в кружке будут проходить с таким расчетом, чтобы потом эти товарищи смогли проводить беседы по атеизму с личным составом.

Нами принято решение о том, чтобы консультантами в экипажах были те товарищи, которые в последние годы окончили вечерний университет марксизма-ленинизма. Это — командиры кораблей тт. Рожнов, Кудашин, Потапенко и другие.

Уже сейчас партийное бюро собирает от товарищей, изъявивших желание заниматься самостоятельно, планы их индивидуальной учебы. В этих планах указаны изучаемые темы, сроки их подготовки и т. д. Например, очень хороший учебный план представил партийному бюро помощник командира летного коллектива В. И. Есин, который в предстоящем году будет изучать основы марксистской философии.

Заранее проводимая подготовка к новому учебному году дает нам возможность надеяться, что занятия в системе партийно-политического просвещения будут проводиться на высоком уровне.

**Н. КОРОБЦОВ,**  
секретарь парторганизации.

## Борьба продолжается

В праздничном номере нашей газеты 5 ноября 1959 года была напечатана корреспонденция под названием «Борющаяся...» В ней рассказывалось о том, как весной прошлого года смена, руководимая инженером-комсомольцем И. И. Коваленко, вступила в борьбу за почетное звание коллектива коммунистического труда.

Недавно в Челябинском подразделении рассмотрели итоги борьбы за звание коллектива коммунистического труда и вынесли решение о присвоении смене, возглавляемой Иваном Коваленко, этого высокого звания. В конце июля руководитель передовой смены И. И. Коваленко принимал участие в работе 1 слета бригад и ударников коммунистического труда подразделений Уральского управления. От имени всего коллектива смены он заявил:

— Хотя нам и присвоено почетное звание смены коммунистического труда, но мы не успокоимся на достигнутом, наша смена будет и впредь бороться.

И сейчас коллектив смены коммунистического труда, руководимый комсомольцем И. И. Коваленко, трудится с большим подъемом. Коллектив наращивает темпы, идет к новым высотам, к новым рубежам. Борьба продолжается!

**В. АЛЕКСЕЕВ.**

## Партийная организация в борьбе за план и безопасность полетов

рит о том, что когда люди правильно понимают эти задачи, результаты их трудовой деятельности бывают отрадными.

Итоги работы первого полугодия и особенно второго квартала служат подтверждением того, что личный состав нашего подразделения может успешно решать поставленные перед ним задачи.

Сейчас в коллективе насчитывается большее количество различных авиационных специалистов, которые своим высоким сознанием, крепкой трудовой дисциплиной, личным примером серьезно влияют на улучшение дела в подразделении. К ним относятся такие люди, как коммунисты командиры кораблей тт. Хатынский, Рожнов, Ковбот, исполняющий обязанности командира летного коллектива т. Загальный, командир корабля т. Закрылин, командир самолета т. Цепельников, пилоты тт. Ломов, Гнездилов, авиационные техники тт. Михайлов, Бердужев, связисты тт. Славных, Чучев, женщины тт. Помелов, Жуликов, Добрых, Остапук и многие другие.

Поэтому та высокая оценка, которая дана трудовым успехам личного состава Челябинского подразделения по итогам работы за второй квартал командованием Уральского управления, присудившим нам первое место среди подразделений управления, и присуждение третьей премии во Всесоюзном социалистическом соревновании подразделений Аэрофлота, подтверждает то положение, что партийная организация проделала определенную работу по мобилизации личного состава на решение задач, поставленных перед коллективом.

Вместе с этим у нас нет никакого основания успокаиваться на том, чего мы добились, и прежде всего потому, что еще в нашей работе, в том числе и в деятельности партийной организации, имеются существенные недостатки. Больше того, высокая оценка нашей работы требует от партийной организации, от командно-руководящего состава подразделения сосредоточить все внимание на нерешенных вопросах. А к ним

прежде всего относятся такие, как состояние дисциплины в подразделении, культура обслуживания пассажиров, организованность в работе.

О том, что эти вопросы у нас еще не решены на сегодняшний день, наглядно показало партийное собрание, которое в июле обсуждало вопрос о ходе выполнения требований партии и правительства к работе Гражданского воздушного флота и соответствующих документов Главного и Политического управления ГВФ. Об этом говорили авиаработники на состоявшемся митинге 29 июля по поводу присуждения коллективу третьей премии во Всесоюзном социалистическом соревновании.

Сейчас на устранении нерешенных вопросов сосредоточено внимание партийной, профсоюзной и комсомольской организаций, особенно обращено внимание на улучшение дела с состоянием дисциплины, так как в этом залог обеспечения безопасности полетов и успешного выполнения производственного плана.

## Недостатки устраняются медленно

В феврале нынешнего года работе службы связи Челябинского подразделения была посвящена специальная полоса газеты «Авиатор Урала». В опубликованных там материалах наряду с положительными сторонами в деятельности службы отмечались также и серьезные упущения и недостатки.

Особенно резкая критика в адрес руководителей службы связи подразделения и, в первую очередь, в адрес ее начальника В. А. Сальмина была направлена по поводу неудовлетворительной работы радиосредств на местных воздушных линиях.

С тех пор в подразделении многое изменилось в деле обеспечения связи прилетающих в Челябинск и вылетающих оттуда самолетов. Экипажи единодушно заявляют, что связь там стала работать значительно лучше. В этом ска-

залось действительное влияние партийной организации подразделения, которая много занималась этими вопросами.

Однако нельзя сказать, что в деле улучшения и налаживания четкой работы радиотехнических средств в Челябинском подразделении сделано все необходимое. Нет! Факты свидетельствуют о том, что самый больной вопрос о связи — приводные радиостанции на местных воздушных линиях — еще не нашел нужного разрешения. Особенно много нареканий со стороны экипажей как тяжелых, так и легких самолетов вызывает сейчас работа привода Златоуста.

Чтобы не быть голословными, обратимся к записям в журнале отзывов летно-подъемного состава о работе радиосредств. Вот, например, какая запись имеется там за 11 июня, сделанная

бортрадистом Весело из экипажа самолета Ил-14:

«Привод Златоуста не работал. Я заказал с борта, но и после этого он не работал. Я сам звал Златоуст в течение 15 минут — безрезультатно. На вызов диспетчера АДС привод тоже не отвечает».

О неустойчивой работе приводной радиостанции Златоуста часто говорят и летчики легких самолетов самого Челябинского подразделения. И не только говорят, но и пишут «официальные» замечания в упомянутом выше журнале. Так, пилот Майорова отмечает 4 июля:

«При полете в Кусу привод Златоуста не работал, что не обеспечивает безопасности полетов».

Но самым тревожным во всем этом деле надо считать то, что руководители службы связи Челябинского подразделения не беспокоятся, не тре-

## За нашу спортивную честь!

Радиооператор Челябинского подразделения Зина Ньюшкина. Это она на XII летней спартакиаде Уральского управления поразила всех хорошими спортивными результатами.

За два дня Зина одержала четыре победы. Она вышла победительницей среди женщин в забегах на сто, двести и на четыреста метров и по прыжкам в длину.

Только год, как после окончания десятилетки, Зина работает радиооператором. Она является потомственным авиаработником.

Это достойный кандидат для участия на Всесоюзной спартакиаде Аэрофлота в Киеве.

Мы уверены, что З. Ньюшкина достойно защитит в Киеве спортивную честь авиаработников Урала.



## Аэропорт благоустраивается

Сколько было недовольств у личного состава в весенний и осенний периоды времени, когда работники нашего аэропорта не могли попасть к аэровокзалу без резиновых сапог. А женщины в туфлях и другой легкой обуви приходилось мужчинам переносить через грязь. Кроме того, вид здесь был некрасивый, непривлекательный.

Коллектив не хотел мириться с таким положением.

В течение двух-трех лет мы рассаживали деревья и кустарники от вокзала к КДП. Затем сделали грунтовую дорожку. В прошлом году ее засыпали шлаком, а в нынешнем — заасфальтировали.

В этом деле большая заслуга принадлежит нашей хозяйственной части и аэродромной бригаде тт. Наумову, Валееву, Меньшикову и Кокшарову, которые хорошо трудились на строительстве дорожки. Очень активное участие принимал здесь начальник хозяйства тов. Фаткулин.

Несмотря на плохую погоду, дорожку сделали быстро и хорошего качества.

**И. СЕРГЕЕВ.**

## Из рейсового листа

### Где гарантия безопасности полетов?

«26 июля экипаж командира корабля Ковбот стоял в наряде на 7 часов. Экипаж прибыл на вылет вовремя, и сменный инженер доложил о готовности самолета к рейсу. По прибытию экипажа на машину было обнаружено, что самолет не заправлен и, кроме того, ни одного человека на стоянке не оказалось».

При опробовании двигателей оказалось, что винт правого двигателя не флюидируется. А между тем он был опробован техсоставом. В результате — задержка. А ведь экипаж согласно приказу № 265 мог, и не опробовав двигателя, вылететь в рейс.

Где же гарантия безопасности полетов?»

вожатся об устранении отмеченных летно-подъемным составом недостатков. Достаточно сказать, что в графе журнала «Принятые по отзыву меры» появляется лишь... подпись руководителя-связиста, а сообщений о действительных, практических мерах нет и в помине. Но ведь витеватская роспись начальника в журнале не сможет заменить экипажам надежную работу приводной радиостанции в Златоусте.

Поэтому командованию Челябинского подразделения необходимо принять решительные меры к улучшению работы службы связи, быстрее устранить имеющиеся там недостатки и обеспечить уверенную работу всех радиотехнических средств.

**Д. АРТЕМЬЕВ.**

Редактор В. ДЕБЕРДЕЕВ.

НС22186. Заказ № 4473.

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