

СЕГОДНЯ — ДЕНЬ ВОЗДУШНОГО ФЛОТА СССР

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!



№ 62 (1175).
СУББОТА,
18 АВГУСТА
1962 г.
Год издания
XXI

ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА УРАЛЬСКОГО ТЕРРИТОРИАЛЬНОГО
УПРАВЛЕНИЯ ГВФ И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА
АВИАРАБОТНИКОВ

Телеграмма

БАРАБОХИНУ, БОЛЬШАКОВУ, КИЗИКОВУ

Горячо поздравляем коллектив управления с Всенародным праздником — ДНЕМ ВОЗДУШНОГО ФЛОТА СССР.

Желаем всем товарищам больших успехов в борьбе за выполнение государственного плана и своих социальных обязательств, хорошего здоровья и счастья в личной жизни.

СЧЕТЧИКОВ, ЕВТЕЕВ, МИШИНКИН.

В ЧЕСТЬ ДНЯ ВОЗДУШНОГО ФЛОТА

Вчера в Свердловском окружном Доме офицеров состоялось торжественное заседание представителей партийных, советских и общественных организаций, Советской Армии, Гражданского воздушного флота, передовиков и новаторов производства, посвященное Всенародному празднику трудящихся — Дню Воздушного Флота СССР.

После официальной части для участников торжественного заседания был дан большой праздничный концерт.

Место под солнцем

Три десятка лет не так много, но не так уж и мало. Большинство людей в этом возрасте определяют в жизни. Но у каждого сознание своего места приходит по-разному. Иной переберет не один десяток профессий и занятий, пока не остановится на одном, полюбившемся деле. Зато вся жизнь для него тогда становится ясной, как стеклышко, и чтобы ни случилось, человек остается верен своему делу.

Эти мысли пришли мне в голову после короткого знакомства с летчиком Курганского подразделения Алексеем Чернышевым. Большой, сложный жизненный путь, несмотря на свои тридцать лет, прошел этот человек, прежде чем его ладные плечи легко обтянула форменная тужурка летчика Аэрофлота.

Хорошего роста, с открытым энергичным лицом этот парень как-то сразу расположил к себе. К тому же на ладане его тужурки привлекал внимание значок инструктора парашютного спорта. На подвеске значка красовалась цифра 400.

Мне, в прошлом парашютисту-десантнику, эта цифра говорила о многом. Я знал немало парашютистов старшего поколения. И надо признаться, часто мне было досадно за них. Нередко замечалось в их поведении некоторое высокомерие, этакое пренебрежение ко всем прочим, «приземленным».

Алексей оказался, на редкость добродушным и скромным собеседником. И о парашютных прыжках своих он рассказывал неохотно, как бы извиняясь. Однако мало-помалу я узнал историю его жизни. Послевоенные годы привели его в одно из военных училищ на юге страны, затем служба в армии, после учеба в строительном техникуме в Караганде, который он успешно заканчивает и получает диплом

техника по гражданскому строительству.

Участь в техникуме, Алексей одновременно работает и учится в аэроклубе ДОСААФ, а затем около пяти лет готовит парашютистов.

Наверное, работа с курсантами воспитала в Алексее эти замечательные черты простого, обаятельного человека. В последнее время перед переходом в ГВФ Алексей Чернышев в течение ряда лет командовал парашютным звеном в Курганском аэроклубе ДОСААФ и зарекомендовал себя опытным, знающим летчиком. В Свердловске с Алексеем мы познакомились перед посадкой в самолет Як-12, который вылетал в Тюмень. Пилотировать Як-12 поручено было Алексею. В качествеверяющего на соседнее сидение сел опытный летчик-инструктор легко-штурманского отдела Иван Емельянович Спицын.

Привычные слова команд, короткий пробег и легкая машина, оторвавшись от земли, берет заданный курс.

На этой трассе Алексей впервые, и поначалу он волновался. Это было заметно даже для меня, несведущего в технике пилотирования.

Однако прошло две-три минуты и Алексей стал спокоен, ровен в движениях. До конца полета он сохранял это деловое спокойствие, хотя Иван Емельянович весьма добросовестно выполнял свои обязанностиверяющего.

Через каждые 10—15 минут Алексею приходилось развертывать карту для ориентировки по местности, а вторую половину полета шел с завешанными занавесками.

Через два часа наш Як уже подруливал к стоянке в Тюменском аэропорту. Инструктор И. Е. Спицын остался доволен летчиком. Я — тоже.



Небесные братья

Солнечной легендой,
Месяц август,
Ты войдешь
В историю земли.
Из твоих ладоней
К новым трассам
В космос
Устремились
Корабли.
И, благословляя
Дерзкий подвиг
Двух сынов,
Плоды в садах склонив,
Ты
Из чистых зорь и песен
Отлил
По звезде
На каждого из них!
Пусть сегодня
В тушинских высотах
Гул турбин колеблет
Ось земли —
Нынче
На парад Аэрофлота
Космонавты
Вчетвером пришли.
Как бы подвиг
Беспримерен не был,
Как ни легендарны
Их дела,
Но впервые
Их подняли в небо
Что и вас,
Все те же
Два крыла.
Каждый шел
Своей стезей,
Однако
Все прошли
Отрезок на пути
От почти
Игрушечного Яка
До машины
Сказочной почти.
Вам и впредь
Плечом к плечу
Бороться —
Если бросить
Крылья на весы —
Космонавты
И аэрофлотцы —
Это тоже
Братья-близнецы!

В. СИБИРЕВ.

Вечером этого же дня мы с Алексеем бродили по Тюмени, о многом говорили. Вспоминали былое. Не помню, по какому случаю, но заговорили о колхозах, об уборке. И тут я узнал еще одну любопытную новость. Оказывается, Алексей не только техник-строитель, парашютист, пилот, шофер, но и печник. Не один десяток печей в домах у колхозников, товарищей по работе (да что там — у собственной тещи в доме) сложены руками Алексея.

— И все-таки, — говорит Алексей, — только теперь я почувствовал: здесь мое место — в Аэрофлоте...

В. ПЕТРОВ.

Они учились вместе

...На память своему другу по учебе в аэроклубе Равгату от Павлика...» Эти простые слова написаны на обороте фотографии, которую вы видите. Фотографии 11 лет. Тогда космонавт-4 Павла Романовича Поповича друзья называли Павликом. Так называл его и Равгат Гарипов, ныне командир корабля Ил-12 в авиатранспортном подразделении.

— Да, мы были друзьями, — говорит Равгат Салахович Гарипов. — Вместе учились в Магнитогорском аэроклубе в 1950 году, и в одной летней группе были, и первые свои самостоятельные полеты сделали на одном и том же самолете Ут-2. Павел тогда учился в промышленном техникуме, а я работал на одной из фабрик.

...Быстро сдружились украинец Павел Попович и татарин Равгат Гарипов. Вместе часами могли мечтать о далеком, пока еще недоступном им небе, о первых полетах, о быстрокрылых серебряных птицах. Вместе осваивали премудрости теории.

— Помнится мне первый самостоятельный полет Павла Поповича, — продолжает свой рассказ Равгат Салахович.

...Самолет взлетел в голубое небо. Пилотировал его Павел Попович.

— Отлично летает, — говорили курсанты. Так же высоко оценили и летные качества Павла Поповича и в аэроклубе. Ему была объявлена благодарность за первый самостоятельный вылет.

— С этого все и началось, — улыбаясь говорит Гарипов. — С этого дня любовь к небу, к самолетам стала у Павла Поповича неудержимой.

Закончив учебу в аэроклубе, друзья поехали сдавать экзамены в Новосибирское летное училище. Павла влекли к себе реактивные самолеты, громадные скорости. Настойчивый, очень собранный, Павел сдал все экзамены, прошел комиссию, — рассказывает Равгат Салахович. — Он был принят в училище. А мне пришлось расстаться с мечтой о реактивных самолетах. Расстались мы с Павлом. Он подарил мне на память свою фотографию и украинский шарфик, и я вернулся обратно.

С тех пор прошло 11 лет. Много воды утекло, многое изменилось в жизни Равгата Гарипова.

И вот незабываемые слова «Восток-4» пилотируется летчиком-космонавтом-4, Павлом Романовичем Поповичем.

— Это он, Павлик, — мелькнула мысль. С волнением ждал Гарипов рассказ о биографии космонавта. И его уверенность подтвердилась — это был он, Павел Попович, веселый и душевный парень, прекрасный курсант, чудесный человек!

Невозможно описать волнение, испытываемое Равгатом Гариповым в дни космического рейса «небесных братьев». Вспомнилась ему юность, ожидание первого взлета, долгие часы над учебниками теории, проведенные вместе с Павлом Поповичем.

— Молодец, Павел! — говорит Равгат Салахович. — Это его мечта осуществилась, это любовь к небу привела его в космос!

На снимке: Павел Романович ПОПОВИЧ — курсант Магнитогорского аэроклуба.

Космос — зона мира

В эти дни в авиатранспортном подразделении приподнятое настроение. О чем бы ни зашел у летчиков разговор, он непременно сводится к полету космонавтов Андрияна Николаева и Павла Поповича. В сердце каждого гордость — в космосе представители славного племени пилотов.

— В воскресенье, — рассказывает командир летного коллектива самолетов Ил-18 Алексей Васильевич Никулин, — мы летели из Свердловска в Адлер. Настроившись на радиоволну Москвы, мы, члены экипажа, услышали голос диктора, сообщавшего о запуске в космос корабля «Восток-4», пилотируемого летчиком подполковником Павлом Поповичем. Я набросал на бумаге данные о космонавте-4. Бортопроводница передала об этом по внутрисамолетному радио. Пассажиры встретили весть аплодисментами.

Радость усиливалась тем, что каждый пассажир самолета чувствовал себя ближе других к космонавтам. Высота — 9 000 метров! В эфире стало тесно. Экипажи самолетов передавали радостное сообщение, поздравляли друг друга с победой советской науки и техники.

Пилот Тимофей Николаевич Ляпин сказал:

— Не хватает слов, чтобы выразить радость по поводу полета в космос сразу двух кораблей. Это сложнейший научно-технический эксперимент. Мы были уверены — он окончится успешно. Так оно и вышло. На своем самолете я летаю на разведку погоды и самое мое горячее желание: пусть небо будет чистым. Космос должен быть зоной мира и дружбы.

«Самолет» набирает высоту

Июльский номер стенной газеты «Самолет», издающейся в Тюменском аэропорту, радует обилием и разнообразием материалов. Здесь можно найти информационный материал, из которого читатель узнает много интересного.

Тов. А. Ясинский, например, пишет о необходимости более четкой организации труда в отделе перевозок в связи с увеличением производственного плана. Он призывает брать пример с передовиков — диспетчера тов. Ульяновой, кассира тов. Дмитриевой, грузчика тов. Ведякина.

Взволнованно сообщает в своей заметке Е. Неустроева о старшем диспетчере тов. Измествьеве, который допускает грубости в отношении синоптиков. Тов. Измествьев часто на полуслове обрывает работников метеослужбы, диктует собственные формулировки. Да и сам заместитель начальника аэропорта по движению тов. Мельников «обхакивает» синоптиков, вымогая погоду.

В этой же заметке Е. Неустроева приводит пример диспетчера службы движения тов. Сорокина, который работает в контакте с работниками метеослужбы.

Газета критикует начальника автобазы тов. Домнич за задержку работ по асфальтированию площади. Все готово: щебень есть, асфальт заготовлен, погода хорошая, а дело стоит. Об этом в газету написал И. Семидоцкий.

Интересным получился номер у тт. Никитина и Лютеева, редактирующих газету. Можно сказать, что «Самолет» Тюменского аэропорта набирает высоту.

С. ВЛАДИМИРОВ.

ПЛЕМЯ КРЫЛАТЫХ

Заря алыми крыльями
Покрывает аэродром...
Стоят на старте

эскадрильи,
Рассыпав двигателей
гром.
Сейчас они уходят в рейсы
Маршрутом солнечных
глубин.

Пилот, лети,
И сердцем слейся
С певучим рокотом турбин...
За взлетом — взлет...
Открылись дали
Уральской дорогой земли.
Лобанов, Устюгов и Халин
Ведут стальные корабли.
Они, как дома, в небе

чистом, —
Там, у заоблачных вершин.
Всегда покорны

коммунистам
Штурвалы скоростных
машин.

Витки небесных миллионов
Легли над сводом облаков...
Мусихин, Бабин, Харитонов
И с ними рядом

Чесноков —
Летят опять
по разным трассам,
Но на пути

стоят одним:
В полете
повышают классы
Коммунистическим трудом.
Там, на земле,

следят за ними
Движенцы аэропорта.
С таким волнением

их примет
Теперь любая высота.
Савенко, Кузнецов,
Феклистов

За ними пристально следят —
За каждым рейсом
в небе чистом,
За взлетом земляков-орлят.

И Якушев, и Коновалов,
Гингст с Лаптевой их в рейс
ведут.

Слов благодарности немало
Им скажут летчики за труд.
Их, дружных, сплавила

работа,
Идут вперед к плечу плечом.
Недаром стяг Аэрофлота
За трудовой успех вручен!..

А небо синь разлило
снова —

репортаж

Все тучки ветерок унес.
Опять синоптик
Е. Скачкова
Дала нам правильный
прогноз.

Летят машины...
Связь, как прежде,
В порядке и эфир весь чист,
Когда Бруевская Надежда
На вахте — опытный
связист.

Согреет пассажиров слово
Бортпроводник.

Хвала за труд!
Л. Бруева с Р. Королевой
Им информацию дают.

И молодят улыбки лица,
И бодрость теплится в душе,
И, как ни странно,
приземлиться

Почти не хочется уже.
Но вопреки
их пожеланьям
Табло включаются огни —
Посадка...

Не курить! Внимание!
Всем пристегнуть свои ремни!
Аэропорт Свердловский...

сразу
Ожил и зашумел
перрон.

Сюда спешат
из автобазы,
Машины
ветерку вдогон.

Здесь много
видных ветеранов.
Весь транспорт
держится на них —
Хребтов, Сысков, Сумин,
Щелканов.

Свой порт прославили они...
А мы — в отделе перевозок.
В разгаре день рабочий
вновь...

Решает сложные вопросы
Здесь Черноскутова Любовь.
Ее дела — отправка почты,
Их по-гагановски вершит...
Не затихает днем и ночью
Гул в небо рвущихся машин.
Успехом новый день отмечен
И от вестей светлеет мир.
Капленко — опытный
диспетчер —
Команду передал в эфир:

— Ускорить выгрузку!..
и грузы
Как по конвейеру плывут...
Кондратьев от всего Союза
Их принимает в руки тут.
Аэрофлоту послужил он,
Как ветеран, десятка лет...
По трапу сходят пассажиры
Берут багаж, сдают билет.
Их здесь Потапова

встречает
И с Дорогининой ведет
Туда, где улететь не чаёт
Веселый отпускной народ...
И вдруг как с неба.
Точно, с неба:

— Внимание, говорит
Москва!..
И сразу все застыли немю,
Ловя крылатые слова.

— Они удачно
приземлились! —
Летит, летит во все концы.
Сильнее в космосе

сдружились
Земные братья-близнецы.
И радость вспыхнула
на лицах,

Когда замолкли рупора.
И чувашу, и украинцу
Летит громовое «Ура»!..
Во славу наших
космонавтов

Возносит здравицу народ...
Мы верим — грянет это
завтра —
Мы пересядем
в звездолет.

Мы полетим
к планетам разным,
Как ныне —
к разным городам.
Наступит —
этот светлый праздник
Международного труда...
Горят распластаные
крылья,

Летят стальные корабли...
Мы небо первыми открыли
Во имя счастья всей земли!

Л. ЕФИМОВ.

Почему бы и нам

не сделать так?

Автопоезд

на аэродромах

Где же стоит воздушный корабль, на котором нам предстоит взвиться в голубую высь? Почему его не видно?

— Во-о-н там, в километре от вокзала, — показывает один из пассажиров.

— Это так далеко шагать с чемоданами?!

— А зачем шагать? Сейчас подойдет к выходу автопоезд.

И действительно, когда объявили посадку на самолет рейса № 470 Симферополь—Свердловск, через минуту к выходу на летное поле подкатил автопоезд, состоящий из трех комфортабельных автовагонов. В него свободно вместились столько пассажиров, сколько полетит на Ил-18.

Автопоезда очень удобны для быстрой посадки и выхода, они открыты с обеих сторон, низко сидят на шасси. Ведь территория, по которой они курсируют, очень ровная.

Мы в воздухе. И вот вскоре посадка в Краснодаре. Но почему же наш лайнер не подруливает к вокзалу, остановившись так далеко от него, вблизи взлетной дорожки? А зачем подруливать, если тотчас после остановки корабля к услугам пассажиров автопоезд, уже полюбившийся нам в Симферополе.

Скоро родной Свердловск. Уже здесь-то мы, в первом классе порту, непременно подведем к аэровокзалу на автопоезде. Но что это, корабль подруливает к зданию, где так теснятся самолеты. Да ведь и расходуется немало горючего.

Мы не знаем причины отставания в этом смысле нашего порта от южных. Это лучше знать его руководителям. А все-таки свердловчанам, побывавшим на юге, почему-то стало немножко обидно за свой город-труженик, за благоустройство аэропорта уральской столицы.

Н. УРАЛЬСКИЙ,
пассажир самолета Ил-18.

18 августа 1962 года весь советский народ празднует День Воздушного Флота.

Празднование Дня Воздушного Флота проходит в обстановке бурного ликования в связи с беспримерным, неслыханным групповым полетом советских летчиков-космонавтов — майора Николаева и подполковника Поповича, продемонстрировавших всему миру недостижимый уровень развития советской науки и несокрушимую мощь нашей ракетной техники.

Авиароботники Урала вместе со всем народом успешно борются за выполнение решений XXII съезда КПСС и Программы Коммунистической партии Советского Союза.

Подразделения УрГУ ГВФ план первого полугодия 1962 года по основному показателю — налету тонна-километров выполнен на 101,9 проц. с приростом к этому периоду прошлого года на 35,5 проц.

По итогам социалистического соревнования за II квартал Главного управления ГВФ и ЦК профсоюза авиароботников присудили I место по Аэрофлоту с вручением переходящего Красного знамени и первой премии коллективу Кольцовского аэропорта.

Коллективы Пермского подразделения и Тюменского аэропорта завоевали третье место во Всесоюзном соревновании по Аэрофлоту.

В честь праздника наградить Почетными грамотами Управления итеркома профсоюза авиароботников следующих товарищей:

Гурьева В. А. — руководителя полетов Кольцовского аэропорта; Феклистова В. Н. — диспетчера службы движения Кольцово;

Калинина А. И. — пом. нач. аэропорта Кольцово;

Никонорова Л. Г. — начальника техцеха ЛЭРМ аэропорта Кольцово;

Загорского А. С. — авиамеханика ЛЭРМ аэропорта Кольцово;

Морозова С. М. — слесаря ЛЭРМ аэропорта Кольцово;

Афонасьеву Н. Г. — телеграфистку службы связи аэропорта Кольцово;

Верлина П. Д. — грузчика службы перевозок аэропорта Кольцово;

Халину Е. П. — врача-окулиста ЛАМ;

Лопатину В. П. — кладовщика склада ГСМ;

Злотник А. И. — уборщицу аэропорта Кольцово;

Кошкина В. А. — грейдериста аэропорта Кольцово;

Жолобова С. Е. — столяра хозотдела аэропорта Кольцово;

Булатова Н. П. — командира самолета Ан-2 Пермского подр.;

Бабина В. П. — командира самолета Ан-2 Пермского подр.;

Ирошников В. А. — ст. техника ИАС Пермского подр.;

Чернышева Ю. Г. — авиатехника Пермского подразделения;

Мезенцева В. Ф. — радиооператора Пермского подразделения;

Бородкина И. К. — диспетчера ОП Тюменского аэропорта;

Лобанова В. Д. — командира корабля Ил-18 авиатранспортного подразделения;

Халин И. Ф. — командира корабля Ил-18 авиатранспортного подразделения;

Чеснокова В. С. — командира корабля Ли-2 авиатранспортного подразделения;

Партина А. А. — командира самолета Ан-2 Уктусского подразделения;

Потапова К. П. — командира вертолета Ми-4 Уктусского подразделения;

Бордюгова А. А. — пилота вертолета Ми-1 Уктусского подразд.;

Зуева В. А. — пилота Уктусского подразделения;

Гилева С. Д. — авиатехника Уктусского подразделения;

Резниченко Д. — пилота Уктусского подразделения;

Булдакова Н. И. — пилота Курганского подразделения;

Братцева Ю. М. — ком. звена Курганского подразделения;

Егорова Я. П. — инженера Курганского подразделения;

Астанина И. Г. — авиамеханика Курганского подразделения;

Биркина В. А. — командира самолета Ан-2 Тюменского подразделения;

Слободского Ю. А. — командира самолета Ан-2 Салехардского подразделения;

Рогожина — авиамеханика Салехардского подразделения;

Бородкина В. С. — авиамеханика Янаульского аэропорта;

Хафизова Г. Х. — авиамоториста Янаульского аэропорта;

Кузнецова А. К. — радиооператора Янаульского аэропорта;

Караулова В. В. — диспетчера службы движения Тобольского аэропорта;

Петрова Н. П. — авиамеханика Березовского аэропорта;

Кайгородцева В. Т. — авиатехника Ханты-Мансийского аэропорта;

Жилева Ф. И. — инженера ОМТС УрГУ ГВФ.

ВНЕШНИЙ ВИД — ТОЖЕ РЕКЛАМА

Мы, кассиры отдела перевозок и горючего, дежурные справочного бюро и дежурные камеры хранения Пермского аэропорта, уделяем много внимания и заботы культурному обслуживанию пассажиров. Ежедневно только из нашего аэропорта вылетает более 400 пассажиров и столько же прибывает к нам.

Мы любим формульную одежду Аэрофлота и гордимся тем, что служим в Аэрофлоте.

Но форменные платья из материала «школьная шерсть» мы считаем не украшают наш внешний вид, а приедняет. Мы думаем, внешний вид работников Аэрофлота это тоже реклама. Кроме того, качество этой материи настолько низкое, что она не выдерживает срок носки, а поэтому на некоторых работниках платья рвутся раньше времени. Мы хотели бы, чтобы дежурным справочного бюро, кассирам и дежурным камер хранения выдавались не платья, а форменные костюмы и через газету просим об этом командование нашего Уральского территориального управления.

ВОЛОСКОВА,
ДРУЖИНИНА

и другие. Всего 10 подписей.

ГДЕ НАША ОБЩЕСТВЕННОСТЬ?

Коллектив Тюменского аэропорта борется за звание коммунистического. В нашей работе есть определенные успехи. План перевозок из квартала в квартал перевыполняется, и на этот раз по результатам за III квартал 1962 года аэропорту присуждено переходящее Красное знамя, но недостатков у нас еще очень много. Вот, говорят, территория аэропорта захлавлена. Что же, это нарекание справедливо. К сожалению, большой объем работ в аэропорту еще не позволяет нам навести должный порядок повсюду за неимением достаточного количества рабочих рук.

Казалось бы, общественность должна пойти на помощь. Но попробуйте организовать воскресник! Где там! Не было еще такого случая в Тюменском аэропорту. Среди наших руководителей общественных организаций есть еще такие, как председатель комитета профсоюза тов. Василенко, которая вместо того, чтобы организовать людей на полезные дела, защищает прогульщиков и пьяниц, вроде электромонтера Ерохина.

Пора нашей общественности занять ведущее место в борьбе за культуру обслуживания пассажиров.

М. НАУМОВ,
начальник Тюменского аэропорта.

И. о. редактора Е. ЛИПОВИЧ.

НС 38707. Заказ № 4794.

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

Самолетку — досрочно!

ИТОГИ СОРЕВНОВАНИЯ

Коллектив Уральского территориального управления ГВФ уже не первый год соревнуется в выполнении производственно-хозяйственных задач с коллективом Северного территориального управления ГВФ.

В ходе социалистического соревнования коллективы территориальных управлений добились следующих показателей в выполнении полугодичного плана 1962 года в (%).

Показатели	Сев. ТУ	Ур. ТУ
1. Налет тонна-километров	100,8	101,9
2. Отправки: пассажиров	98,4	118,5
почты	104,3	115,1
груза	82,2	99,4
общего тоннажа	93,2	110,3
3. Производственный налет авиации спецприменения	99,3	123,3
4. Обработано гектаров	121,5	124,4
5. Производительность полетов:		
Ил-18	88,2	98,7
Ил-14, Ил-12	106,4	107,2
Ли-2	95,0	98,0
Ан-2	100,8	101,4
Як-12	106,3	116,0
Ми-4	109,7	138,3
Ми-1	—	100,0
6. Налет часов на 1 списочный самолет:		
Ил-18	106,4	96,7
Ил-14, Ил-12	100,9	86,0
Ли-2	127,2	103,5
Ан-2	103,6	123,2
Як-12	95,2	101,9
Ми-4	73,5	92,2
Ми-1	130,5	135,5