

РОДИНА НАГРАЖДАЕТ КРЫЛАТЫХ

СЕМЬЯ АЭРОФЛОТСКАЯ ГОРДА СЛАВНЫМИ ГЕРОЯМИ ТРУДА

За самоотверженный труд и выдающиеся достижения в освоении авиационной техники Гражданского воздушного флота Президиум Верховного Совета СССР Указом от 16 апреля присвоил звание Героя Социалистического Труда Анопову Борису Андриановичу — пилоту-испытателю Государственного научно-исследовательского института Гражданского воздушного флота; Богомолу Александру Александровичу — бортовому механику Якутского территориального управления; Богуславскому Ивану Ивановичу — пилоту-инструктору Украинского территориального управления; Витковскому Александру Константиновичу — командиру авиационного отряда, гор. Москва; Кузину Сергею Дмитриевичу — токарю авиаремонтного завода; Курманчуку Андрею Петровичу — авиационному технику Дальнево-

сточного территориального управления; Николаеву Павлу Николаевичу — командиру объединенного авиационного отряда Казахского территориального управления; Неврузову Али Мамед-Наби оглы — командиру корабля Ил-18 Азербайджанского территориального управления; Помелову Александру Петровичу — командиру корабля Ту-104 Западно-Сибирского территориального управления; Степанову Николаю Георгиевичу — главному инженеру линейно-эксплуатационных ремонтных мастерских аэропорта Внуково.

Орденом Ленина награждено 112 человек, орденом Трудового Красного Знамени — 205, орденом «Знак Почета» — 226, медалью «За трудовую доблесть» — 102 и медалью «За трудовое отличие» — 95 человек.

КРЫЛЬЯ ВОЗДУШНОГО ФЛОТА

За заслуги в развитии Гражданского воздушного флота и успешное освоение авиационной техники большая группа работников ГВФ удостоена правительственных наград. В беседе с корреспондентом «Комсомольской правды» начальник Политического управления ГВФ Б. М. Евтеев рассказал:

МОГУЧИЕ крылья нашего воздушного флота — это не только превосходная авиационная техника, стремительные самолеты, не знающие преград и расстояний. Прежде всего это наши люди.

Десяти самым лучшим из них Советское правительство присвоило звание Героев Социалистического Труда. Эти люди удостоены награды за свой самоотверженный труд и выдающиеся достижения в освоении авиационной техники. Пилот-испытатель Б. А. Анопов летает почти на всех типах самолетов и вертолетов, первым освоил турбовинтовой лайнер Ил-18. Во время заводских и государственных испытаний он провел на этом самолете серию чрезвычайно ответственных и сложных полетов.

С четырнадцати лет начал свою трудовую деятельность А. А. Богомол. Он работал слесарем, потом окончил школу авиамехаников, переучился на бортмеханика — и стал летать. Богомол отлично знает свою работу. Его самолет всегда исправен и готов к выходу на старт. Отличный специалист, член экипажа коммунистического труда, Александр Александрович охотно помогает молодым авиатехникам и бортмеханикам в работе, служит примером для всех авиаторов Якутии. Пилот-инструктор первого класса И. И. Богуславский был командиром первого самолета Ан-10. Отличный мастер летного дела, он

налетал более трех миллионов километров.

В обоих полушариях земли известен советский ас А. К. Витковский. Он прошел суровую школу Великой Отечественной войны. Первым из летчиков ГВФ освоил полеты на флагмане Аэрофлота Ту-114. В прошлом году он первым проложил трассу Москва — Гавана через Конакри, а в январе нынешнего года совершил первый беспосадочный пассажирский рейс Москва — Гавана через Атлантический океан.

Токарь авиаремонтного завода коммунистического труда С. Д. Кузин, авиатехник А. П. Курманчук, командир подразделения П. Н. Николаев, летчики Али Мамед-Наби оглы Неврузов и А. П. Помелов, инженер Н. Г. Степанов — все эти люди, удостоенные звания Героев Социалистического Труда, являются гордостью ГВФ.

Орденами и медалями награждены также 740 лучших работников ГВФ. Столь высокая оценка нашего труда окрыляет всех работников Гражданского воздушного флота. Ныне перед советским Аэрофлотом стоят новые сложные и ответственные задачи. Растет объем пассажирских и грузовых перевозок. В нынешнем году Аэрофлот перевезет тридцать пять миллионов пассажиров — на восемь миллионов больше, чем в прошлом году.

СЕЙЧАС заканчивается составление расписания на лето нынешнего года. В этом расписании много нововведений. Будут открыты 56 рейсов самолета Ту-124 на союзных линиях средней протяженности. Резко увеличится интенсивность движения на линиях, связывающих крупные города с южными курортами страны. Впервые войдут в строй

прямые маршруты из Архангельска, Челябинска, Кемерово и других городов в Сочи, Симферополь и Минводы.

Ныне Гражданский воздушный флот вооружен в основном мощными газотурбинными самолетами. По сравнению с 1960 годом их парк увеличился втрое.

Все это требует улучшения подготовки кадров летного состава и всех других авиационных специальностей.

Гордые высокой оценкой нашего труда со стороны партии и правительства, мы приложим все силы к тому, чтобы аэрофицировать всю страну, сделать воздушный транспорт подлинно массовым.

Летчик, воспитатель, командир

Рассекая по-весеннему теплый воздух над аэродромом, самолет-гигант Ил-18, резко сбавляя свое стремительное движение, легко коснулся бетонной взлетно-посадочной дорожки. Даже бывалые летчики находившиеся в это время на аэродроме с восхищением сказали:

— Замечательно!

Да, именно так можно оценить летное мастерство командира летного подразделения Ивана Васильевича Донцова. На днях в его жизни произошло замечательное событие: за доблестный труд в Аэрофлоте и освоение новой техники И. В. Донцов награжден орденом Ленина. Авиаторы тепло поздравили своего командира.

— Все свои силы и знания, — сказал взволнованно Донцов, — я отдавал и буду отдавать Родине. Пока руки крепко держат штурвал, я налетаю еще не один миллион километров.

Новичку-пилоту, только начинающему свою летную жизнь, миллионы километров кажутся далекой мечтой. Иван Васильевич за двадцать с лишним лет летной работы побывал во многих уголках Родины. Он летал на самолетах По-2, Як-12, Ан-2, Ил-14. А сейчас он с равным мастерством водит по воздушным магистралям скоростные современные самолеты.

Богата событиями жизнь летчика. Много потрудился Иван Васильевич Донцов в братском Китае, помогая китайским летчикам приобрести летное мастерство. Крылатый ветеран дал путевку в небо многим молодым пилотам.

Сейчас Иван Васильевич Донцов возглавляет Свердловское летное подразделение. Это требовательный и справедливый командир, умелый воспитатель пилотов. Он достоин высокой награды Родины!

По Аэрофлоту

Подвиг над океаном

В Татарском проливе бушевал шторм. Шквальный ветер вздымал волны. Одна из них встала стеной перед плашкоутом, оборвала буксирный трос. Плашкоут понесло на камни. А на нем — люди, тринадцать портовых рабочих. В такой сильнейший шторм ни с моря, ни с берега оказать помощь было невозможно. Выход один — вертолет.

Маленький Ми-1 взмыл в воздух. Пилот Гражданского воздушного флота Владимир Тарзанов и авиатехник Александр Медведев наперекор стихии и бешеному

ветру повели вертолет к плашкоуту, спустили веревочный трап. Где-то внизу за него уцепились люди. Поднимались по одному. Рейс — человек, рейс — еще один спасенный... Тринадцать рейсов, полных мужества и отваги. И, наконец, победа!

На днях Указом Президиума Верховного Совета СССР член экипажа вертолета ГВФ пилот Владимир Тарзанов награжден орденом Красной Звезды, а авиационный техник Александр Медведев — орденом «Знак Почета».

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!



№ 32 (1241).
СРЕДА,
24 АПРЕЛЯ
1963 г.
Год издания
XXI

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

КОММУНИСТ УСТЮЖАНИН СЛУЖИТ ПРИМЕРОМ

Над аэродромом, как всегда, стоит непрерывный гул работающих моторов. Кажется, что этим пронзительным ревом буквально пропитано все вокруг — поле, служебные помещения и даже окружающий нас по-весеннему синий воздух.

Подходим к группе авиамехаников. На вопрос, где можно увидеть инженера смены Устюжанина, один из них показал рукой в направлении несколько в стороне стоявшего Ан-2.

Действительно, Сергей Николаевич Устюжанин находился здесь. Он с пристальным вниманием осматривал уже подготовленный к полету самолет... Голубые, как небо, глаза инженера смены светились радостью. Чувствовалось, что Сергей Николаевич качеством работы доволен...

Вот уже исполнилось тридцать три года, как член КПСС С. Н.

Устюжанин работает в аэропорту. Поступил он на службу в аэропорт весной 1930 года. Пришел сюда малограмотным деревенским паренком из Курганской области. Был сперва чернорабочим, затем учеником моториста, позже учился на курсах авиамехаников, несколько лет трудился бортмехаником, старшим авиатехником, стал инженером. Так постепенно накапливались навыки, опыт, приобретались знания.

Часто Устюжанину приходилось совмещать учебу с работой. Особенно трудно было, когда учился в вечерней школе рабочей молодежи.

— Бывало целый день на морозе готовишь к полету самолет, — рассказывает Сергей Николаевич, — устанешь, измучишься, продрогнешь. Ждешь, не дожدهшься вечера, чтобы согреться, отдохнуть. А наступит вечер — спешишь подготовить уроки и отправляешься в школу. Только поздней ночью попадаешь домой. А на рассвете снова за работу. И так проходили долгие годы.

Да, не по легкому жизненному пути, не по проторенной дорожке шел Сергей Николаевич. Сколько трудностей и невзгод пришлось встретить и преодолеть.

Рос, мужал С. Н. Устюжанин вместе с родным аэропортом.

— Когда я впервые прибыл в Уктусский аэропорт, — вспоминает Сергей Николаевич, — здесь из служебных помещений был всего один маленький деревянный домик. Вокруг стоял густой лес. К нашему порту тогда был приписан всего один самолет Ю-13 с ресурсом мотора в 50 часов. А вот сейчас посмотрите. Сколько замечательной техники, сколько прекрасных машин!

Сергей Николаевич прав. И слова эти он подкрепляет своими будничными, повседневными делами. Образцово выполняя служебные обязанности, коммунист Устюжанин в то же время настойчиво повышает свои технические знания, общеобразовательный уровень, растет политически.

Не забывает инженер Устюжанин и о своих товарищах по работе. Длинным был бы список, если попытаться перечислить всех лиц, которым Сергей Николаевич оказывал товарищескую помощь, передавал свои знания и опыт. Благодаря заботам коммуниста Устюжанина многие стали хорошими мастерами своего дела.

Сейчас, когда страна готовится отметить первомайские торжества, инженер Устюжанин работает еще с большим напряжением сил. Он с честью и достоинством оправдывает высокое звание члена Коммунистической партии, во всем и всегда показывает пример...

А на днях сослуживцы тепло поздравили ветерана с высокой правительственной наградой. За доблестный труд в Аэрофлоте и освоение авиационной техники инженер Сергей Николаевич Устюжанин награжден орденом Трудового Красного Знамени.

Поздравляем, Вера Павловна!

В Свердловском аэропорту нет такого человека, кто не знал бы эту скромную, трудолюбивую женщину, завоевавшую уважение добросовестным отношением к труду, вниманием и заботой о людях — рядовых труженниках службы перевозок Свердловского аэропорта.

Сейчас Вера Павловна Крылова работает начальником аэровокзала Свердловского аэропорта. А трудовую деятельность в коллективе порта она начала с рядового диспетчера.

Руководить ответственным участком в одном из крупнейших аэропортов страны — ответственное дело. Вера Павловна справляется с порученным ей участком. Но как бы ни шли хорошо дела, она постоянно стремится улучшить работу, вносить что-то новое в обслуживание пассажиров и очень переживает, если происходят неурядицы в труде коллектива отдела перевозок.

Вера Павловна пользуется уважением не только сотрудников, но и пассажиров, которые знают ее как хорошего руководителя, заботливого, внимательного и справедливого ко всем их просьбам и требованиям.

А на днях в коллективе службы ее от души поздравили с высокой правительственной наградой: Вера Павловна награждена орденом «Знак Почета».

КРЫЛАТЫЙ ЧЕЛОВЕК

Двадцать два года бороздит пятый океан командир корабля Ил-18 Свердловского летного коллектива Иван Алексеевич Горский. За это время он налетал свыше сорока тысяч часов. Сколько мужества, энергии и силы воли требуется от пилота, чтобы водить самолет над бескрайними просторами нашей Родины. Вот и сейчас Иван Алексеевич доставил в Свердловск пассажиров, отдыхавших на курортах и в санаториях Черноморского побережья.

Здесь, в аэропорту, сослуживцы — летчики, техники и механики от души поздравили крылатого ветерана с высокой правительственной наградой. И. А.

Горский Указом Президиума Верховного Совета СССР в числе других авиарботников Урала награжден орденом «Знак Почета».

После чествования Иван Алексеевич Горский невольно задумывается...

Да, действительно, большой и трудный путь пройден им в авиации. В 1940 году, после окончания средней школы, он навсегда связал свою жизнь с авиацией.

Сначала летчик летал на тихоходном По-2, и вот теперь он командир самолета-гиганта, отличник Аэрофлота, лучший авиатор.

Только за последние годы Иван Алексеевич подготовил из числа молодых летчиков несколько пилотов и командиров кораблей. До сих пор они с благодарностью вспоминают своего наставника, давшего им путевку в небо.

Вспомнилось и другое...

Как-то, еще будучи молодым командиром самолета Ли-2, Иван Алексеевич во время полета уклонился от трассы и... потерял ориентировку в воздухе. Пришлось совершить вынужденную посадку где-то в районе Москвы. Много было тогда пережито, серьезно занялся он с тех пор штурманской подготовкой и достиг своего...

Как-то пассажиры спросили у Ивана Алексеевича, как ему удается запомнить различные ориентиры, которых так много на пути? Подумав, он ответил: — Лечу строго по трассе, вот и все...

Высоко в небе стремительно летит быстрходный красавец Ил-18. Сегодня, как и много лет назад, машину уверенно ведет крылатый человек Иван Алексеевич Горский, летчик-орденоносец.

Хозяйка уральского неба



Командир самолета Ан-2, ветеран Уктусского подразделения Анна Григорьевна Широкова удостоена высокой правительственной награды — ордена Ленина.

На снимке: крылатый ветеран А. Г. ШИРОКОВА перед очередным рейсом.

Самолет подготовлен вовремя

Блеснув в лучах весеннего солнца, на бетонную дорожку Свердловского аэропорта снижается реактивный самолет Ту-104.

Группа авиаспециалистов спешит на старт. Нужно быстро и качественно подготовить корабль к очередному рейсу. Авиарботники трудятся слаженно и умело. Руководит ими инженер смены коммунист Федор Семенович Воробьев. Он дает советы, оказывает необходимую помощь.

Время торопит... По расписанию самолет должен снова уйти в рейс. Каждый специалист понимает, что он отвечает за своевременный ввод самолета в строй. Да и слово обязывает. Коллектив, который гордо именуется коммунистическим, взял повышенные предмайские обязательства.

Ежегодно в коллектив смены вливаются новые и новые специалисты. Они приходят сюда, как в родной гостеприимный дом, где добрая товарищеская помощь помогает крепче полюбить свою профессию и почувствовать труд творческим живым делом.

Коммунист В. С. Воробьев служит хорошим примером для своих сослуживцев. От его чуткого глаза не ускользает ни один дефект. Опытный специалист, он стремится к тому, чтобы каждый самолет уходил в воздух только после тщательного осмотра и подготовки в полном объеме.

Бригада завершила осмотр Ту-104.

— Федор Семенович, машина готова! — докладывает один из авиатехников. Ф. С. Воробьев еще раз контролирует работу специалистов. По его веселым глазам нетрудно понять: все в порядке — самолет подготовили вовремя, он может уходить в рейс.

Через несколько минут экипаж запустил двигатели и гигант Ту-104, причая на борт пассажиров, после стремительного разбега ушел в небо...

Труд инженера ЛЭРМ Свердловского аэропорта Федора Семеновича Воробьева высоко оценила Родина — на днях он награжден орденом Трудового Красного Знамени.

9. Нарушение безопасной высоты полета.

10. Нарушение установленной высоты полета по видам спецприменения.

11. Спрямление маршрута (трассы).

12. Преждевременное снижение с эшелона заданной высоты вне схемы.

13. Отклонения от схемы маневра набора и захода на посадку (при наличии препятствий).

14. Ложное сообщение диспетчерской службе по режиму полета.

15. Превышение крена и занижение скорости (против установленной) на разворотах при полетах по спецприменениям на низких высотах.

16. Самовольная посадка, не вызванная обстоятельствами полета и не предусмотренная заданием.

ПОМНИ, ПИЛОТ!

Причиной летного происшествия может быть;

1. Нарушение центровки самолета, вертолета.

2. Превышение полетного веса самолета, вертолета (перегрузка).

3. Самовольный вылет, не связанный с заданием.

4. Взятие на борт самолета, вертолета лиц, не предусмотренных заданием на полет.

5. Взлет с заведомо непригодных аэродромов, площадок и посадка на них.

6. Преждевременный отрыв самолетов на малой скорости на недопустимо больших углах атаки, с грубым нарушением установленных норм летной эксплуатации самолета.

7. Неприменение или нарушение в применении «контрольной карты обязательных проверок перед взлетом и посадкой».

8. Преднамеренное нарушение установленного минимума погоды на МВЛ и в аэропортах.

ПОРА НАВЕСТИ ПОРЯДОК

С начала организации ЛЭРМ в Свердловском аэропорту создано у нас 4 смены уборщиц самолетов. В каждой смене работает по 2 человека. Но прошло время и самолетный парк значительно пополнился, а количество уборщиц осталось прежним. Стоит ли говорить о высоком качестве уборки самолетов?

Плохо обслуживаются нами пассажирские базовые и транзитные самолеты Ил-14 и Ли-2. Не удивительно поэтому, что от экипажей мы имеем много претензий. Вся вина, понятно, ложится на нас. Но подумал ли кто-нибудь из руководства ЛЭРМ — могут ли две уборщицы обслужить все самолеты?

Об этом неоднократно ставился вопрос перед руководством ЛЭРМ. Зачастую из-за большой нагрузки трудно вырвать время на обеденный перерыв. Такая система обслуживания приводит к преждевременному выходу из строя многих уборщиц и их заменяют мойщицы самолетов, которых в смене тоже две. Одна мойщица, разумеется, качественно не может обслужить самолеты. И они уходят в да. И все это потому,

что две уборщицы, работающие в смене, обслуживают только самолеты Ил-18 и перронные Ту-104.

Мы просили, чтобы в смену поставили трех уборщиц — тогда на каждом участке была бы одна. Но руководство ЛЭРМ все обещает, а мер должных не принимает.

На прилетающий из Челябинска самолет Ли-2 приятно смотреть — он убранный и вычищенный безукоризненно, полная противоположность нам производимым некогда. И все это потому,

что две уборщицы, работающие в смене, обслуживают только самолеты Ил-18 и перронные Ту-104.

Мы просили, чтобы в смену поставили трех уборщиц — тогда на каждом участке была бы одна. Но руководство ЛЭРМ все обещает, а мер должных не принимает.

На прилетающий из Челябинска самолет Ли-2 приятно смотреть — он убранный и вычищенный безукоризненно, полная противоположность нам производимым некогда. И все это потому,

ЗА ВЫСОКУЮ КУЛЬТУРУ ПРОИЗВОДСТВА

НА КАЖДОМ предприятии, любом подразделении нашего управления сокращение производственного травматизма является важным резервом повышения производительности труда и улучшения условий для выполнения производственного плана.

В целом по Уральскому территориальному управлению количество случаев производственного травматизма в первом квартале этого года осталось такое же, какое было в первом квартале 1962 года. А в некоторых подразделениях управления, произошло значительное увеличение производственного травматизма за указанный период.

В СМУ-8 количество случаев травматизма увеличилось в 4 раза, в Челябинском подразделении в 3,5 раза, в Свердловском объединенном подразделении на 37,5 процента, и в ремонтном предприятии, которым руководит тов. Романчук, на 25 процентов. Командованию и общественным организациям этих подразделений необходимо обратить серьезное внимание на такой большой рост травматизма и принять меры по его снижению. В этих коллективах следует обсудить вопрос о состоянии производственного травматизма на постоянно действующих производственных совещаниях.

Наиболее тяжелые случаи производственного травматизма произошли в Челябинском подразделении. В течение первого квартала в подразделениях управления произошло три случая попадания пострадавших под воздушные винты работающих двигателей самолетов. Эти случаи произошли в ЛЭРМ Свердловского

объединенного подразделения, в Челябинском подразделении и Пермском аэропорту. Подробности этих случаев описаны в специальном информационном письме, которое выслано во все подразделения.

В Тюменском объединенном подразделении у авиатехника Г. Я. Андреева, который перекрыл бензокран МП-44, рука сорвалась с крана и попала под вентилятор, в результате чего произошла травматическая ампутация трех пальцев правой руки.

Наиболее часты случаи производственного травматизма в СМУ-8 и ремпредприятии, руководимым тов. Романчуком. В этих коллективах борьба с производственным травматизмом ведется очень слабо, поэтому вот уже на протяжении нескольких лет здесь зарегистрировано большое количество несчастных случаев.

Но все причины производственного травматизма можно устранить, если в подразделении будет повышена требовательность к соблюдению правил техники безопасности, если вся общественность создаст непримиримую обстановку к нарушителям правил техники безопасности. В результате такой повседневной, кропотливой борьбы производственный травматизм можно вообще избежать. Снижение производственного травматизма в подразделениях создаст условия для повышения производительности труда и улучшит условия для выполнения производственного плана.

Л. ЗИМИН,
инженер по охране труда и технике безопасности УрТУ ГВФ.



ЕЩЕ РАЗ О БЛАГОУСТРОЙСТВЕ

грязь. Невозможно добраться до магазина, столовой, пройти к клубу.

О благоустройстве городка никто и думать не хочет. Это в порядке вещей.

Вопрос о своевременной вывозке мусора из мусорных ящиков поднимался также неоднократно. А каков итог? У дома № 1а стоит такой ящик, но в нем и вокруг него, мусор, а работники ЖКО не выдают. Не выдают этого и санврачи, и начальник санчасти аэропорта. Между прочим, у ЖКО одна забота и, как видно, одна обязанность — требовать своевременно квартплаты — остальное их не касается!

И последнее. У того же дома № 1а, рядом, идет строительство так называемого «дома связи» (правда, идет не то слово — «улитится», более подходящее). Так строители создали себе удобства: перед окнами дома № 1а поставили отхожее место — будку метров за пятнадцать! Им-то хорошо, а каково будет нам, жильцам этого дома?

Обращались мы в ЖКО, в местком, в партком по этому вопросу и все напрасно. Правда, в моем присутствии тов. Хворостов звонил и разговаривал с секретарем парторганизации СМУ-8 тов. Поликарповым, да тот, как всегда, отделяется обещаниями. Так вот и хочется узнать: когда же в конце концов у нас по-настоящему займутся благоустройством, по поводу которого написано много бумаги, но сдвигов никаких не видно.

А ведь мы боремся за образцовый аэропорт на трассе Москва—Владивосток! Следует, видимо, слова подкреплять делами.

В. СИДОРОВ,
мастер ЛЭРМ Свердловского аэропорта.

И. о. редактора Е. ЛИПОВИЧ.

НС14377 Заказ № 3922

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