

# «Превратим Свердловский аэропорт

## в образцовый на трассе Москва—Владивосток!» —

с таким почином выступили авиарботники Свердловска

### ДОБИТЬСЯ ЭТОГО МОЖНО ТОЛЬКО ОТЛИЧНОЙ РАБОТОЙ

## СОЦИАЛИСТИЧЕСКИЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА

### коллектива Свердловского аэропорта на 1960 год

Мы, работники Свердловского аэропорта, включаясь в социалистическое соревнование за досрочное и высококачественное выполнение плана воздушных перевозок 1960 года — второго года семилетки — и соревнуясь за превращение Свердловского аэропорта в образцовый на трассе Москва—Владивосток, берем на себя следующие социалистические обязательства:

1. Производственный план 1960 года по основным показателям выполнить к 25 декабря 1960 года.
2. Не иметь летных и нелетных происшествий по вине личного состава.
3. Обеспечить регулярность движения самолетов по отношению к продолжительности стоянки по расписанию (с учетом допуска) — не ниже 80 процентов, не допуская срывов и задержек вылетов по вине личного состава.
4. Повысить производительность труда в отправленных тоннах к плану на одного работника аэропорта на 5 процентов, в ЛЭРМе — на 5 процентов.
5. Снизить себестоимость отправленного тоннажа против плана на 5 процентов.
6. Снизить себестоимость технического обслуживания самолето-моторного парка на 5 процентов против плана, не допуская простоя самолето-моторного парка на техническом обслуживании сверх установленных сроков.
7. Повысить среднюю коммерческую загрузку самолетов до 85 процентов к предельной.
8. Добиться среднегодовой исправности самолето-моторного парка на 2 процента выше плановой. Обеспечить исправность самолето-моторного парка по самолетам Ли-2 на 89 процентов, Ил-12 — на 80 процентов, Ил-18 — на 75 процентов.
9. Довести техническую исправность автопарка до 77 процентов.
10. Добиться безотказной работы всех радионавигационных и светотехнических средств связи, обеспечивающих посадку самолетов ночью и в сложных метеословиях.

Перевести на автоматическую работу первую очередь радицентра и две приводные радиостанции без обслуживающего персонала.

11. Внимательно и культурно обслуживать пассажиров и грузоотправителей. Не иметь жалоб от пассажиров, случаев засылок и потерь по почтово-грузовым отправкам по вине личного состава.

12. Выполнить план капитального ремонта жилфонда и объектов служб аэропорта и план текущего ремонта в пределах ассигнований с оценкой качества не ниже чем на «хорошо».

13. Добиться активного участия личного состава в рационализаторской и изобретательской работе.

14. Развернуть работу по благоустройству и озеленению территории аэропорта и жилого поселка. В 1960 году высадить не менее трех деревьев и десять кустарников на одного работающего.

Принимая на себя эти обязательства, личный состав продолжает социалистическое соревнование с коллективом Ленинградского аэропорта.

Обязательства обсуждены и приняты на собраниях личного состава служб аэропорта и на профсоюзной конференции Свердловского аэропорта 29 января 1960 года.



### Заключают коллективные договоры

В подразделениях Уральской авиагруппы проходят профсоюзные собрания, на которых авиарботники принимают коллективные договоры между профсоюзными организациями и администрацией подразделений на 1960 год. Претворение колдоговоров в жизнь позволит улучшить условия работы, повысить производительность труда, досрочно выполнить планы второго года семилетки.

Коллективные договоры заключены уже в Тюменской авиагруппе, в Курганском и Челябинском подразделениях, в Свердловском аэропорту и других коллективах Уральской авиагруппы.

### План перевыполнен

Хорошо поработал в первом месяце 1960 года коллектив Пермского подразделения. План по тонна-километрам выполнен им на 113,7 процента, по налету часов — на 124,7, по производительности полетов на Ан-2 — на 105 процентов.

**УТРО.** Новый день полновластно вступает в свои права. Воздух над аэродромом наполнен плотным звуком разогреваемых моторов.

В стороне от линейки стоит припорошенный снегом Ан-2.

Несмотря на мороз, члены бригады авиатехников, возглавляемой Сергеем Николаевичем Устюжаниным, трудятся, как говорится, с огоньком. Сейчас коллектив занят на смене мотора у самолета Ан-2. На место старого поставлен новый мотор. Попутно авиатехники внимательно осматривают каждую деталь, каждый узел мотора, проверяют исправность шасси, плоскостей. Ни одна трещина или даже подозрительная царапина не ускользнет от зорких глаз авиатехников Василия Андреевича Ткачева и Льва Алексеевича Сушанека. За годы работы в Уктусском подразделении они хорошо изучили материальную часть самолета Ан-2 и отлично ее обслуживают.

Заместитель командира подразделения по ИАС Г. В. Дикарев

## С ОГОНЫЬКОМ

*Рейсформат*

тепло отозвался о трудовой деятельности коллектива.

— Любую работу поручи им, — сказал он, — 50-часовой регламент, смену мотора, предполетное обслуживание — все выполняют отлично. У членов бригады есть замечательная черта в характере — недовольственность достигнутым, стремление еще лучше выполнить порученное дело. Прежде чем сказать «сделано», «готово», тщательно проверяют и не один раз.

Когда-то В. А. Ткачев и Л. А. Сушанек летали бортмеханиками на разных типах самолетов. Опыт летной работы теперь им приго-

дился: они особенно хорошо знают, на что следует обратить больше внимания, от чего в первую очередь зависит безопасность полета.

Творчески подходят к работе авиатехники, стремясь внести свой вклад в дело технического прогресса в Аэрофлоте. Много интересных новостей, облегчающих труд и повышающих производи-

тельность труда при обслуживании самолетов, предложили они за последние годы. Например, при регламенте Ан-2 стали использовать подъемник для самолета Ли-2. Это значительно облегчило труд бригады во время подъема самолета. Интересные предложения внесли они по опробованию мотора, предложив использовать для слива бензина при замене его на чистое горючее, небольшой бачок.

Среди технических бригад Уктусского подразделения коллектив С. Н. Устюжанина неоднократно завоевывал первенство. Но как всегда, члены бригады не успокаивались на достигнутом, а упорно стремились к новым трудовым успехам.

Особое внимание в бригаде

## Техотдел — ЗА КУСТАРЩИНУ

«Одним из важнейших условий успешного выполнения задач семилетнего плана является дальнейшее развитие специализации и кооперирования во всех отраслях народного хозяйства».

Так говорится в постановлении июньского Пленума Центрального Комитета КПСС 1959 года. Отсюда для каждого здравомыслящего человека совершенно понятно то огромное значение специализации и кооперирования, которое придается им нашей партией. Поэтому все специалисты во всех областях должны вести за осуществление данного технического мероприятия настойчивую, упорную борьбу.

Однако в техотделе Свердловских ЛЭРМ об этом думают иначе. Там считают, что успех борьбы за повышение производительности труда и увеличение выпуска продукции будет решен совсем другими средствами и методами, а именно — кустарными! Только этим можно объяснить тот факт, что работниками названного техотдела разработан план организации участка для оцинкования крепежных деталей.

будущего участка. Он и слушать не хочет доводов о том, что гальванический участок на ремпредприятии может с лихвой покрыть все потребности ЛЭРМа в оцинковании крепежа. Инженер Никаноров не хочет считаться с тем, что покрытие цинком нужных ЛЭРМу деталей на ремпредприятии будет выполнено с применением передовых методов организации производства, новейшей технологии, механизации и автоматизации производственных процессов. Инженер Никаноров не хочет думать о том, что качество покрытия, выполненного на гальваническом участке ремпредприятия, будет намного выше того покрытия, которое может быть получено в ЛЭРМовских кустарных ваннах.

**Как выполняются решения июньского Пленума ЦК КПСС 1959 года о техническом прогрессе?**

Гальванический участок ремпредприятия — специализированная производственная единица. Именно здесь надо сосредоточить гальваническую обработку деталей, нуждающихся в защитном покрытии, а не распылать этот технологический процесс по не-

приспособленным для этого производства. Гораздо легче и экономичнее осуществить необходимую кооперацию между нашими подразделениями, чем плодить ненужные «свои» кустарные участки.

Мы уверены, что партийная организация Свердловского аэропорта сумеет объяснить коммунисту Л. Г. Никанорову политическую отсталость его «местнических» взглядов, а технический отдел аппарата Уральской авиагруппы — доказать инженеру Л. Г. Никанорову техническую несостоятельность занятой им позиции.

В. АЛЕКСЕЕВ.

уделяется технической учебе. В этом — залог обеспечения безопасности полетов. Не случайно пилоты всегда спокойны. Они знают, если самолет обслуживала бригада Устюжанина, материальная часть будет действовать безотказно.

...После полудня самолеты один за другим возвращаются на аэродром.

— Придется перейти на часок на линейку, — сказал инженер А. С. Никитин, — погода неважная. Мороз крепчает. Нужно поскорее обслужить самолеты и закрыть на ночь.

Бригада переходит на линейку. И снова разгорается напряженный труд. За короткое время авиатехники заканчивают послеполетное обслуживание самолета.

И так изо дня в день. Слаженно, отдавая весь свой опыт и знания, работают все члены коллектива.

НА СНИМКЕ: члены бригады авиатехники Василий Андреевич Ткачев, Лев Алексеевич Сушанек и старший авиатехник Сергей Николаевич Устюжанин.

А. ПЕТРОВ.  
Фото В. Русина.



## КОММУНИСТЫ НА РЕШАЮЩИХ УЧАСТКАХ



Хорошо начали и продолжают работу комиссии партийного контроля в Салехардском подразделении. Они сумели мобилизовать коммунистов и личный состав на проведение ряда воскресных по наведению чистоты и порядка на территории авиагарнизона, созданию лучших условий для культурного обслуживания пассажиров.

Политико-воспитательная учеба личного

состава нашей эскадрильи стоит не на должном уровне. Многие товарищи, как говорится, только числятся в том или ином кружке, но посещают занятия от случая к случаю. При этом те, кто не бывает на учебе, никакой ответственности не чувствуют. А пропагандисты и консультанты, у которых они занимают, с них не спрашивают. В результате эти «мертвые души» остаются безнаказанными.

У нас почти весь личный состав занимается в кружках или вернее — числится. По изучению истории КПСС — 13 человек, политэкономии — 5, самостоятельно изучающие — 13 человек. Однако многие еще товарищи до сих пор не охвачены учебой. К ним относятся командиры кораблей А. М. Ульянов, М. А. Сериков, В. В. Бабайлов, Н. А. Ковбот, Л. С. Макаров, В. П. Рожнов, которые не только должны сами повышать свой идейно-теоретический уровень, но и учить и контролировать учебу своих подчиненных в экипаже.

Также не занимаются политическим просвещением вторые пилоты П. Н. Егоров, Э. М. Шиблев, Г. А. Куршейт, бортрадисты Ю. П. Стенин, Г. Г. Доровков и бортмеханик К. Д. Панфилов.

Некоторые товарищи свою деятельность в вопросах учебы пытаются объяснить тем, что якобы не бывает в день занятий самих пропагандистов. Однако это далеко не так. Чтобы исключить подобные «причины», необходимо обратить внимание на регулярное проведение занятий и на посещаемость занимающихся.

Весь этот контроль посещаемости и проведение занятий, я считаю, нужно целиком возложить на пропагандистов с последующей передачей списков или журналов посещаемости начальнику штаба или заместителю командира по политической. Каждый случай непосещения слушателей без уважительной причины должен быть разобран.

Также следует обратить внимание на то, чтобы обеспечить занимающихся товарищей необходимой литературой, которую можно закупить через соответствующие книготорги и козгизы.

Необходимо обратить внимание и на то, что очень редко проводятся занятия для всех эскадрилий по той или иной дисциплине.

Все эти недостатки не могли не сказаться на результатах производственной деятельности. На основании директив из Главного управления ГВФ о проверке личного минимума командиров кораблей, у нас в подразделении находился, по указанию командира Уральской авиагруппы, авиационный инспектор А. Б. Мисюнис, который в течение недели

производил соответствующую проверку. Отдельные наши товарищи показали слабую технику пилотирования при заходе по ОСП и СП-50, несмотря на то, что они ежедневно перед этим летали, и, наверное, не один раз заходили по системам в плохую и хорошую погоду.

Правда, у командира корабля Бабайлова был небольшой перерыв в течение одного месяца, так как он учился в УТО. Но перед тем, как идти на проверку, ему была дана заместителем командира эскадрильи С. С. Савенчуковым аэродромная тренировка в течение двух часов. Так что объективных причин у всех этих товарищей, я думаю, не было. Некоторые из них сами даже признают свою вину.

Причина неудовлетворительных результатов одна — это несерьезность подхода во время проверки к обдумыванию своих действий.

В результате проверки командиру корабля П. В. Морозову был установлен вместо минимума 1:1 личный минимум 2:2, командиру корабля В. В. Бабайлову вместо 1:2 минимум 2:2 и командиру корабля А. М. Ульянову вместо 1:1 минимум 2:2. Всеми нашему летному составу эскадрильи необходимо обратить серьезное внимание на тренировку экипажей в простых и сложных условиях в заходах по ОСП и СП-50, а также обратить внимание на сработанность членов экипажа, особенно в сложных условиях в рейсах и в аэродромной тренировке. Нужно также, чтобы экипажи отработывали технику захода во всех аэропортах, где есть возможность, и отмечали заход по ОСП или СП-50 в задании на полет.

Необходимо еще обратить серьезное внимание на повышенные техники пилотирования вторых пилотов (а у нас до сих пор им дают очень мало тренировки в аэродромных условиях) для отработки навыков вождения самолета по приборам: поддержание курса, высоты, крена, построение прямоугольного маршрута, взлет, посадка и выход на новую линию заданного пути по радиокомпасу. Ведь вторые пилоты являются непосредственными помощниками, во всех условиях полета, командиров кораблей, а для этого необходимо им также давать хотя бы по одному-два часа в месяц аэродромной тренировки.

Только при устранении всех недостатков мы сумеем обеспечить высокие результаты в производственной деятельности, полную безопасность полетов.

А. КУДАШИН,  
член комиссии  
партийного контроля,  
командир корабля.

нировки экипажей для выполнения захода на посадку по схеме при возвращении с полетного задания. Это предложение было принято командованием подразделения и нашло себе широкое практическое применение. В результате у многих экипажей повысилась техника пилотирования, лучше отработались навыки в заходе на посадку по радиосредствам.

Нельзя конечно, сказать, что в работе комиссий партийного контроля сразу все обстояло благополучно. На первых порах их членам пришлось столкнуться с целым рядом трудностей в осуществлении намеченных мероприятий. Мало того, комиссии испытали даже некоторое противодействие со стороны отдельных лиц командно-руководящего состава. Однако после соответствующей разъяснительной работы, подобных фактов больше не наблюдалось, и командиры теперь в один голос заявляют, что с деятельностью партийных комиссий им стало работать легче.

НА СНИМКЕ: члены комиссии партийного контроля (слева направо): командир самолета Ан-2 Альберт Геннадиевич Мирсков, заместитель командира по политической Андрей Аркадьевич Бердников и авиамоторист Виктор Васильевич Мординов обсуждают план своей работы.

## Демобилизованные воины — передовики производства

### ОНИ НАШЛИ СВОЕ ПРИЗВАНИЕ

На многих ответственных участках в Челябинском подразделении успешно работают авиаспециалисты, которые несколько лет назад были демобилизованы из рядов Советской Армии.

Взять, к примеру, Иосифа Ивановича Остапука, офицера запаса — подполковника. Почти тридцать лет своей жизни посвятил он службе в Советской Армии. Летал на многих типах самолетов. Придя в 1956 году в подразделение, он успешно работал диспетчером КДП, а через два года был выдвинут на должность руководителя полетов. Иосиф Иванович личным примером и умелым руководством мобилизует коллектив смены на выполнение задач по обеспечению безопасности и регулярности полетов.

В звании майора демобилизовавшись из Советской Армии Дмитрий Александрович Помелов. Работая диспетчером КДП Челябинского аэропорта, Дмитрий Александрович нашел свое второе призвание. За эти годы он не допустил ни одного нарушения правил по руководству полетами. Экипажи, подлета к Челябинску, знают, что если дежурит Дмитрий Александрович, можно быть уверенным — команды будут грамотными и четкими. Большим уважением пользуется Дмитрий Александрович в коллективе. За добросовестную работу он имеет от командования много поощрений, благодарностей. Его портрет занесен на Доску почета. Активное участие принимает он в общественной жизни коллектива, являясь кассиром взаимопомощи.

Успешно трудятся диспетчера

### Разговор шел о знаниях

На днях комсомольцы Курганского подразделения провели очередное комсомольское собрание. Оно было посвящено одному из важных вопросов — повышению общеобразовательного и культурно-технического уровня молодежи. Комсомольцы отметили, что еще мало авиароботников учится в вечерних школах, техникумах, училищах и институтах, и призвали молодежь Курганского подразделения включиться в объявленный ЦК ВЛКСМ Всесоюзный поход молодежи за повышение общеобразовательного и культурно-технического уровня молодежи.

Большой и славный трудовой путь от авиамоториста до инженера-эксплуатационника и инженера — преподавателя прошел Николай Иосифович Орлицкий за сорок с лишним лет работы в авиации.

25 лет прослужил Н. И. Орлицкий в рядах Советской Армии. С оружием в руках он отстаивал завоевания Октября в годы гражданской войны и иностранной интервенции, а в годы Великой Отечественной войны участвовал в боевых операциях Военно-Воздушных Сил против фашистских захватчиков.

Последние десять лет Н. И. Орлицкий работал инженером-преподавателем учебного подразделения Уральской авиагруппы, умело передавал свои теоретические знания и богатый производственный опыт многочисленному отряду авиаспециалистов Урала. Добросовестное выполнение служебного долга Н. И. Орлицким по обучению и воспитанию пилотов, техников и других авиационных специалистов многократно отмечалось в приказах. Орденом Красного Знамени и правительственными медалями отметила Родина безупречный труд Николая Иосифовича.

...В торжественной обстановке собрались 30 января преподаватели и слушатели учебных сборов на общее собрание, посвященное уходу Н. И. Орлицкого на заслуженный отдых.

С приветствиями и наилучшими пожеланиями Н. И. Орлицкому выступают представители командования подразделения и авиагруппы В. В. Прокопчук, Н. И. Железнов, Б. И. Зайцев, инженеры-преподаватели А. А. Федоров и Ю. С. Тарасов, слушатель сборов — бортмеханик транспортного подразделения Ф. Т. Анисимов.

Инженер по переподготовке кадров авиагруппы И. В. Рогожкин и начальник штаба подразделения Б. И. Зайцев зачитывают указы командиров авиагруппы и учебного подразделения об объявлении Н. И. Орлицкому благодарностей, награждении его почетными грамотами и ценным памятным подарком, а также пожеланиями здоровья, счастливой и долгой жизни.

С трогательной, взволнованной ответной речью выступил Н. И. Орлицкий.

— 13-летним мальчиком в 1909 году мне пришлось пойти работать на один из заводов Петербурга. Потом грянул гром Великого Октября. С оружием в руках пришлось отстаивать завоевания социалистической революции. С этих дней началась моя радостная жизнь. И сегодня от всей души мне хочется сказать: «От всего сердца благодарю нашу родную Коммунистическую партию и Советское правительство за большую заботу о нас, советских людях, за то, что нам обеспечена спокойная счастливая старость».

— Нет, — говорит Николай Иосифович, — я не уйду из коллектива совсем. Буду часто навещать вас. Думаю, что мои советы, мой опыт и знания пригодятся в благородном труде по обучению и воспитанию авиационных специалистов. С. КУГАНОВ.

ПОСЛЕ ТОГО КАК  
ВЫСТУПИЛ  
«АВИАТОР УРАЛА»  
„Создать условия  
для пассажиров“

Так называлась заметка, опубликованная в газете «Авиатор Урала» № 1 от 6 января 1960 года. Как сообщил командир Курганского подразделения тов. Тарелкин, райисполком Чашинского района временно установил на посадочной площадке Чаша полевой вагончик, где пассажиры могут находиться в ожидании вылета.

Командование подразделения обратилось в Курганский облисполком с ходатайством о выделении средств для строительства помещения для пассажиров на посадочной площадке в Чаше.

## Ветеран ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

специалистов многократно отмечалось в приказах. Орденом Красного Знамени и правительственными медалями отметила Родина безупречный труд Николая Иосифовича.

...В торжественной обстановке собрались 30 января преподаватели и слушатели учебных сборов на общее собрание, посвященное уходу Н. И. Орлицкого на заслуженный отдых.

С приветствиями и наилучшими пожеланиями Н. И. Орлицкому выступают представители командования подразделения и авиагруппы В. В. Прокопчук, Н. И. Железнов, Б. И. Зайцев, инженеры-преподаватели А. А. Федоров и Ю. С. Тарасов, слушатель сборов — бортмеханик транспортного подразделения Ф. Т. Анисимов.

Инженер по переподготовке кадров авиагруппы И. В. Рогожкин и начальник штаба подразделения Б. И. Зайцев зачитывают указы командиров авиагруппы и учебного подразделения об объявлении Н. И. Орлицкому благодарностей, награждении его почетными грамотами и ценным памятным подарком, а также пожеланиями здоровья, счастливой и долгой жизни.

С трогательной, взволнованной ответной речью выступил Н. И. Орлицкий.

— 13-летним мальчиком в 1909 году мне пришлось пойти работать на один из заводов Петербурга. Потом грянул гром Великого Октября. С оружием в руках пришлось отстаивать завоевания социалистической революции. С этих дней началась моя радостная жизнь. И сегодня от всей души мне хочется сказать: «От всего сердца благодарю нашу родную Коммунистическую партию и Советское правительство за большую заботу о нас, советских людях, за то, что нам обеспечена спокойная счастливая старость».

— Нет, — говорит Николай Иосифович, — я не уйду из коллектива совсем. Буду часто навещать вас. Думаю, что мои советы, мой опыт и знания пригодятся в благородном труде по обучению и воспитанию авиационных специалистов. С. КУГАНОВ.

### ПОСЛЕ ТОГО КАК ВЫСТУПИЛ «АВИАТОР УРАЛА»

### „Создать условия для пассажиров“

Так называлась заметка, опубликованная в газете «Авиатор Урала» № 1 от 6 января 1960 года. Как сообщил командир Курганского подразделения тов. Тарелкин, райисполком Чашинского района временно установил на посадочной площадке Чаша полевой вагончик, где пассажиры могут находиться в ожидании вылета.

Командование подразделения обратилось в Курганский облисполком с ходатайством о выделении средств для строительства помещения для пассажиров на посадочной площадке в Чаше.



На днях в центральных газетах было опубликовано сообщение о составе делегации советских спортсменов для участия в XVIII зимних олимпийских играх, которые начинаются 18 февраля в Скво Вэлли (США). В числе 71 советского спортсмена, которым предстоит защищать на этих международных соревнованиях спортивную честь, свердловская спортсменка дочь шопера Уральской авиагруппы ГВФ С. Я. Корзухина — сильнейшая горнолыжница Советского Союза Сталина Корзухина.

### Сталина Корзухина

### едет на «белую олимпиаду»

НС14086

Заказ № 2734

Редактор В. ДЕБЕРДЕЕВ.

Адрес редакции:  
Свердловск, 20, аэропорт: тел. Д2-05-21. доб. 1-96. 1-97.

Гидрография изд.-ял «Уральский рабочий», Свердловск, ул. Ленина, 49