

# Миллионеры — золотой фонд Аэрофлота

Растут  
рядом



# МИЛЛИОНЕРОВ

На днях за личный безаварийный налет и безупречную летную работу знаками ГВФ награждена группа авиаторов Уральского территориального управления ГВФ.

## ЧЕТВЕРТЫМ ЗНАКОМ ГВФ «ЗА НАЛЕТ 1.000.000 км» НАГРАЖДЕН:

**ГОРСКИЙ Иван Алексеевич** — командир корабля Ил-18 Свердловского объединенного подразделения.

## ТРЕТЬИМ ЗНАКОМ ГВФ «ЗА НАЛЕТ 1.000.000 км» НАГРАЖДЕН:

**ЯГОВИТИН Николай Прокопьевич** — командир корабля Ил-18 Свердловского объединенного подразделения.

## ВТОРЫМ ЗНАКОМ ГВФ «ЗА НАЛЕТ 1.000.000 км» НАГРАЖДЕН:

**ЧЕРВЯКОВ Дмитрий Васильевич** — командир корабля Ил-18 Свердловского объединенного подразделения.

**ГЛОТОВ Николай Федорович** — бортмеханик корабля Ил-18 Свердловского объединенного подразделения.

**ОРЕШКОВ Борис Тимофеевич** — бортрадист корабля Ил-18 Свердловского объединенного подразделения.

**КУРГУЗКИН Аркадий Михайлович** — бортрадист корабля Ил-18 Свердловского объединенного подразделения.

**ЮШКОВ Василий Иванович** — бортрадист корабля Ил-18 Свердловского объединенного подразделения.

## ЗНАКОМ ГВФ «ЗА НАЛЕТ 1.000.000 км» НАГРАЖДЕН:

**ДРЕСТВЯННИКОВ Виктор Михайлович** — командир корабля Ил-18 Свердловского объединенного подразделения.

**РУСИНОВ Юрий Александрович** — штурман корабля Ил-18 Свердловского объединенного подразделения.

**ВОРОНОВ Рудольф Михайлович** — штурман корабля Ил-18 Свердловского объединенного подразделения.

**ФЕДИН Борис Николаевич** — штурман корабля Ил-18 Свердловского объединенного подразделения.

**МЕТЕЛКИН Анатолий Михайлович** — штурман самолета Ли-2 Свердловского объединенного подразделения.

**ГОВОРИН Иннокентий Васильевич** — бортмеханик корабля Ил-18 Свердловского объединенного подразделения.

**ТОЛСТЫХ Кирилл Мартыанович** — бортмеханик корабля Ил-18 Свердловского объединенного подразделения.

**СОЛДАТОВ Валентин Васильевич** — бортмеханик корабля Ил-18 Свердловского объединенного подразделения.

**МАРКОВЦЕВ Михаил Петрович** — командир самолета Ли-2 Челябинского подразделения.

**СЕМЕНОВ Владимир Яковлевич** — командир самолета Ли-2 Челябинского подразделения.

**ЛУЗИН Леонид Петрович** — командир самолета Ли-2 Челябинского подразделения.

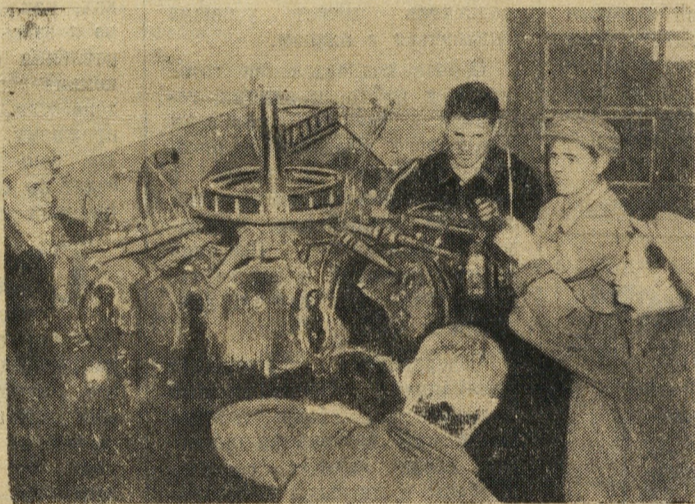
**КОПТЕЛОВ Рафаил Васильевич** — второй пилот самолета Ли-2 Челябинского подразделения.

**ХАБИБУЛИН Накий Камалович** — бортрадист самолета Ли-2 Челябинского подразделения.

**КРАСИКОВ Егор Федорович** — штурман самолета Ли-2 Челябинского подразделения.

**БЕЛЯКОВ Виталий Александрович** — зам. командира летного коллектива Пермского подразделения.

# Ростки НОВОГО



Авиарботники Урала готовят свои трудовые подарки к Пленуму ЦК КПСС. В подразделениях и на предприятиях Уральского управления изыскиваются новые резервы для более успешного выполнения государственного плана.

Вносят свой вклад в дело успешного завершения производственного плана и комсомоль-

цы предприятия, где начальником Н. Н. Китин. Молодые рабочие решили во внеурочное время заняться разборкой авиадвигателей, выработавших свой ресурс. Высвободившиеся детали используются на предприятии в качестве резерва.

На снимке: группа комсомольцев ремпредприятия разбирает списанный двигатель. Слева направо: тт. Лешуков, Азизов, Румянцев, Пербушин, Рукавишников.

Фото А. ГРЕБНЕВА, нашего внештатного корреспондента.



# НОВЫЙ СКОРОСТНОЙ

**ВНИМАНИЕ.** Внимание! Товарищи пассажиры, объявляется посадка на самолет Ан-24, вылетающий рейсом 925 по маршруту Свердловск—Пермь.

На лицах бывалых пассажиров, после такого объявления законное недоумение.

Что это, ошибка диктора аэропорта или приятная новинка для пассажира?!

Все знают, что этот рейс из года в год выполняется самолетом Ли-2, откуда, спрашивается, взялся пассажирский турбовинтовой, скоростной самолет Ан-24?..

Для того чтобы рассеять это недоумение, следует сказать, что это не ошибка, а реальная действительность недалекого будущего.

Командованием Уральского территориального ГВФ принято решение послать на учебу, на сбор с 10 ноября 1963 года экипаж для освоения этой новой для уральцев машины.

Пройдет немного времени и на воздушные линии Уральского управления выйдет новый комфортабельный скоростной самолет Ан-24, предназначенный для рейсовых полетов по

республиканским и межобластным линиям средней дальности. Он заменит своих предшественников — поршневые самолеты. По своей летной характеристике и эксплуатационным данным Ан-24 выгодно отличается от своих собратьев Ил-14, Ил-12 и Ли-2.

Если на самолете Ли-2 время полета от аэропорта Свердловск (Кольцово) до аэропорта Пермь составляло более часа, то новый воздушный корабль это расстояние покрывает за значительно меньшее время.

Пассажир получит возможность совершать полеты примерно с такой же скоростью и с такими же удобствами, как на основных магистральных линиях союзного значения.

Пассажирский салон нового турбовинтового самолета красиво отделан и рассчитан на 44 человека. Каждый пассажир имеет мягкое удобное кресло, а отопление и вентиляция в салоне создают необходимый комфорт во время полета.

Если еще учесть, что Ан-24 может производить посадку на грунтовые аэродромы основных местных воздушных линий и ему не требуется длинных бетонированных взлетно-посадочных полос, то каждому

станет ясно, как нужен такой самолет для полетов и на внутриобластных линиях нашего управления.

Он скоро появится. Это несомненно. И вы услышите именно то, что сказала диктор аэропорта: «Товарищи пассажиры, заканчивается посадка на самолет Ан-24, следующий рейсом 925 Свердловск—Пермь...»

**А. МЕЗЕНЦЕВ,**  
старший инспектор отдела кадров УрГУ ГВФ,  
наш рабкор.

# Киев становится ближе

Со многими городами Советского Союза связан воздушными линиями индустриальный Урал. На днях самолеты Уральского территориального управления ГВФ стали летать еще на одной трассе: Свердловск — Киев.

Отныне в столицу Украины можно попасть за несколько часов. К услугам пассажиров комфортабельный самолет Ил-18. Во время рейса машина делает две посадки — в Челябинске и Куйбышеве.

# Так поступают комсомольцы

# САМООТВЕРЖЕННЫЙ ПОСТУПОК

Комсомолец Владимир Кобцов спас пятерых детей

Веселая детская беготня в городке харьковских авиарботников продолжалась до сумерек. Увлеченные игрой, пятеро детей взбежали на площадку. Прогнившая крыша не выдержала и дети рухнули вниз в глубокую яму, наполненную мазутом и сточными водами. Пятилетний Иго-

рек уже начал захлебываться.

На крик о помощи прибежал комсомолец-электрик Владимир Кобцов. Он был выходной в этот день. Володя бросился в яму и одного за другим поднял на поверхность детей — Игорька, восьмилетнюю Нину, ее ровесницу, тоже Нину, Валою и второклассницу Галю. Родители горячо благодарили спасителя их детей.

Владимиру Кобцову семнадцать лет. После ремесленного училища он пришел на работу в аэропорт, где трудится и его мать. Он продолжает учебу в 11 классе вечерней школы, занимается спортом.

**И. НЕМИЛОСТЛИВЫЙ,**  
«Крылья Украины».

# ЗИМА ИДЕТ — ЗИМА ТОРОПИТ

## Годовой план в Свердловском объединенном подразделении под угрозой срыва

Подготовился ли коллектив Свердловского объединенного подразделения к работе в зимних условиях? Как кольцовские авиарботники выполняют взятые обязательства и государственный план?

Эти вопросы были темой разбора, который состоялся на днях в Свердловском аэропорту. Несколько дней члены комиссии управления знакомились и проверяли работу самого большого подразделения нашего управления.

В целом подразделение готово к осен-

не-зимней навигации, однако, выступающие подробно останавливались на недостатках, вносили по затронутым вопросам свои предложения.

Члены комиссии обратили внимание собравшихся на низкий уровень дисциплины некоторой части личного состава. Законную тревогу вызывает выполнение производственного плана. Итоги десяти месяцев свидетельствуют о том, что годовой план под угрозой срыва. Об этом говорил в своем выступлении начальник Уральского управления ГВФ Н. А. Сидоренко.

\* \* \*

**БОЛЬШИЕ** и ответственные задачи стоят перед работниками Уральского управления ГВФ. Они обслуживают тружеников индустриального Урала, обеспечивают бесперебойную доставку грузов, пассажиров, выполняют специальные виды работ.

В значительной мере успешное выполнение государственного плана в целом по управлению зависит от работы Свердловского объединенного подразделения. Именно Кольцовский аэропорт по праву называют воздушными воротами Урала, самолеты подразделения ежегодно перевозят десятки тысяч пассажиров. Здесь работает немало мастеров своего дела, многие пилотами, командирами и другими специалистами Свердловского подразделения по праву гордятся авиарботники нашего управления.

К сожалению, за последнее время коллектив Свердловского объединенного подразделения сдал свои передовые позиции. Именно здесь мы имеем вопиющие факты нарушения дисциплины, летные происшествия и, как результат, значительное отставание в выполнении государственного плана.

**В** ОТ цифры, с которыми пришли кольцовские авиарботники к ноябрьскому рубежу. План 10 месяцев по налету тарифных тонна-километров выполнен всего на 80,5 процента. Это, бесспорно, результат низкой коммерческой загрузки первоначально вылетающих самолетов из аэропорта Кольцово. Недовыполнен план также по пассажирообороту, перевозке грузов, пассажиров, общему тоннажу.

Все эти факты свидетель-

ствуют о том, что руководители подразделения не сумели вовремя мобилизовать личный состав на выполнение первой заповеди производственной деятельности — успешное выполнение государственного плана. Вместо того, чтобы с самого начала года приложить максимум усилий для достижения плановых показателей, некоторые из них вели разговоры о нереальности плана.

Жизнь показала смехотворность подобных рассуждений. Анализируя производственную деятельность Свердловского подразделения, видно, что коллектив может успешно справиться с планом.

Сейчас подразделение готовится к работе в зимних условиях. Члены комиссии Уральского управления, которые проверяли в связи с этим деятельность кольцовцев, вскрыли целый ряд серьезных недостатков. Особенно много упущений в работе таких служб, как летная, движения и ОНС.

Совершенно справедливо командирам объединенного подразделения было указано на низкий уровень дисциплины среди личного состава. Разборы в летных коллективах проводятся нерегулярно, отсутствует постоянная требовательность. В результате здесь имеют место позорные факты, подобные тому, что произошло в Челябинске с командиром самолета Ли-2 Быковым. Разве его поломка не результат вопиющей халатности?

К сожалению, сами командиры подразделения часто

оказываются не на высоте. Многие из них забывают главную заповедь — командир это прежде всего воспитатель. Примером тому командир летного коллектива Гусев, который не выполнил приказ командира и отказался ехать на учебу. Разве можно было такому человеку поручать командовать людьми. Конечно, нет.

Только недисциплинированностью, отсутствием требовательности со стороны командования можно объяснить тот факт, что регулярность в Кольцовском аэропорту в октябре составила 58,7 процента. Работники службы движения допустили 8 случаев опасного сближения самолетов.

Наземники объединенного подразделения до сих пор не удосужились произвести работы по зачистке резервуаров, территория Кольцовского аэропорта захлавлена.

Лучше обстоит дело с подготовкой к работе в зимних условиях в таких коллективах, как ЛЭРМ, гараж. Однако и здесь члены комиссии управления обратили внимание командиров на отдельные недоработки. Так, например, по-прежнему, несмотря на строгое запрещение, автомашины ездят по полю на недопустимо высоких скоростях.

**СУРОВОЙ**, но справедливой критике была подвергнута работа Свердловского объединенного подразделения. Надо полагать, что его руководители, весь личный состав сделают для себя серьезные выводы. Жизнь учит, что без настоящей требовательности к себе и людям, без умелой организации производства мы не можем рассчитывать на успех. Сейчас подготовка к зиме в подразделении завершена и задача номер один — направить все усилия коллектива на выполнение плановых показателей. Дело чести кольцовских авиарботников успешно завершить годовой план пятого года семилетки.

По Аэрофлоту

## Это интересно!

Недавно техник тренажера Алексей Михайлович Боронин внес интересное рационализаторское предложение. Называется оно «Изменение масштаба записи полета на тренажере Т11-АН-2».

Дело в том, что масштаб записи полета на тренажере рассчитан и очень удобен при заходе на посадку по системам. Но размеры планшета не позволяют производить полную запись при решении задач по полетам в зону и др.

А. М. Боронин сделал два масштаба: один для захода по системам, другой — для всех других упрощений. В схему питания гониометра перемещения подключено сопротивление и тумблер установлен на пульте инструктора. Благодаря этому карандаш, делающий запись на планшете, движется медленнее и запись получается полной.

В. ПРАХНЕВИЧ,  
инженер ИАС ТТУ ГВФ.  
(«Воздушная трасса»)

## ВОЗДУХ ДЛЯ САЛОНА

К аэровокзалу «Шереметьево» подошел воздушный лайнер ТУ-104. Через несколько минут он должен улететь в Иркутск. Но прежде чем объявить посадку, необходимо нагреть салон — ведь на улице всего два градуса тепла. Такая же температура пока и в кабине.

К самолету подъехала автомашина-подогреватель. Водитель протянул шланг к самолету, заработал компрессор и в салон начал поступать теплый, чистый воздух. Прошло всего десять минут и в кабине самолета температура воздуха поднялась до 20 градусов.

В Шереметьевском аэропорту все самолеты перед отправлением в рейс заправляются не только горючим, маслом, водой, но и теплым, чистым воздухом.

«Советские крылья».



этой угрозы очевидна, но это характеризует всю неприглядность морального облика бортрадиста Викторова.

Мне довелось встречаться с Викторovem после описанных событий. Вид его был самым смиренным. Однако вряд ли это говорит о его раскаянии, здесь скорее сказались боязнь «вылететь» с летной работы.

В этой связи необходимо обратить внимание на то, что в Пермском подразделении случаи пьянок среди летного состава перестали быть редкостью. Достаточно вспомнить, что командир самолета Ли-2 тов. Юдин дважды в этом году осчастливил своим пребыванием местный вытрезвитель.

В. СИБИРЕВ.

Редактор Р. ЛАПИКОВ.

НС16748. Заказ № 7078.

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

## К ЗИМЕ ГОТОВЫ, НО...

### «Жонглеры»

Еще в середине года руководители Свердловского объединенного подразделения гг. Збыковский, Белоусов и другие красноречиво обещали обеспечить выполнение производственного плана. Но их слова оназились простым жонглированием цифрами.

В начале года,  
В середине  
К какой угодно  
Годовщине  
Готовы горы своротить —  
О чем угодно доложить...

Потом нелетная погода...  
Нехватка кадров...  
Мало средств...  
И в результате  
К концу года  
Приходит фокусу конец!



### «ЗОЛОТАЯ СИМФОНИЯ»

Недопустимо велики убытки в Свердловском объединенном подразделении, в частности по вине службы движения (руководитель тов. Теплицкий), от переработки двигателей на земле.

Машинам стоять  
Еще час на «бетонке».  
А гул их  
Настойчиво рвет перепонки.  
Турбинную музыкой  
Воздух распорот.

И кое-кого  
Надо взять бы за ворот:  
— Довольно!  
Подбейте-ка бабки хоть раз —  
Во сколько обходится  
Этакий джаз?!

### КОМБИНАЦИЯ С «ТРЕХ ТОЧЕК»

В результате халатности по вине командира самолета Ли-2 Быкова в Челябинском аэропорту произошла поломка самолета при отрыве на малой скорости на взлете.

Наш командир  
Рожден был хватом.  
Ему бы действовать  
Ухватом,  
Но, к сожалению, он пилот.

И что же?  
Вопреки приказам —  
Хотел взлететь  
С трех точек разом  
И... расквасил самолет!