

**РАВНЯЙТЕСЬ
НА ПЕРЕДОВИКОВ!
ДОСРОЧНО
ВЫПОЛНИМ ПЛАН
1960 ГОДА!**

**Есть
Годовой
план**

Летный коллектив вертолетов, руководимый В. Н. Рощиным, по праву считается лучшим в Уктусском подразделении. Хорошо овладев этой сложной авиационной техникой, пилоты вертолетов добиваются высоких результатов выполнения государственного производственного плана.

На днях летный коллектив отметил еще одну трудовую победу. Годовой план успешно выполнен за восемь месяцев. Особенно хорошо работали пилоты звена вертолетов Ми-4, руководимого В. Г. Латохиным. К 25 августа они завершили выполнение годового задания без летных происшествий по вине летно-подъемного состава. Сейчас экипажи трудятся в счет третьего года семилетки. Звено В. Г. Латохина взяло обязательство бороться за звание коллектива коммунистического труда. Экипажи ежемесячно вырабатывают санитарные нормы с высокими производственными показателями и без нарушения Наставления по производству полетов.

Особенно отличились в работе экипажи вертолетов Ми-4, где командирами К. П. Потапов, М. И. Назаров, Е. А. Ремизов, С. В. Матвеев, И. П. Вязигин.

Звено вертолетов Ми-1, руководимое командиром К. И. Уховым, также успешно выполнило годовой план и сейчас работает в счет 1961 года. Хорошие показатели в труде и высокую дисциплину показали экипажи вертолетов Ми-1 В. Рычика, работающего в сложных условиях Крайнего Севера, А. Толстова, А. А. Бордюгова, В. Пустобаева, В. Пяткова, А. Дюрягина.

Недавно в летном коллективе было проведено профсоюзное собрание, на котором личный состав взял на себя высокие обязательства в честь 43-й годовщины Октября — работать без единого летного нарушения, с высокими экономическими показателями, обеспечивая полную безопасность полетов в сложный осенне-зимний период.

Нынешняя работа коллектива — залог тому, что взятые обязательства будут с честью выполнены.

И недалек тот день, когда весь летный коллектив, руководимый В. Н. Рощиным, включится в соревнование за звание коллектива коммунистического труда.

**Ту-124 полетят
на Урал**

Как сообщили из Главного управления ГВФ, в ближайшие месяцы будут открыты полеты на новом реактивном самолете Ту-124 по маршруту Москва — Пермь, Москва — Челябинск. Коллективы Пермского и Челябинского подразделений направили лучших авиаспециалистов — авиатехников и инженеров — для перучивания на новую материальную часть.



Орган политотдела Уральского территориального управления ГВФ и теркома профсоюза авиарботников

№ 70 (991) | СУББОТА, 17 СЕНТЯБРЯ 1960 г. | Год издания 18-й

ЛЮБОЙ авиационный специалист, прочитав такой заголовок, сразу же скажет: «Этого не может быть! Полетами руководят командиры движения!» И все-таки мы продолжаем настаивать на справедливости выдвинутого нами положения.

С 6 сентября в Соликамске работает группа самолетов Як-12 в количестве трех машин. Она направлена сюда из Тюменской авиагруппы. Руководит ею заместитель командира летного коллектива М. Н. Корытнюк, а инженером по спецприменениям — Н. А. Помигалова.

Однако работы по борьбе с сельхозвредителем были организованы в Соликамске исключительно плохо. Особенно много недостатков и упущений наблюдалось в деле организации летной работы, в руководстве полетами.

Вот как, например, развертывались события 8-го числа. В первой половине дня из-за плохой погоды полетов не было. Во второй половине метеословесия несколько улучшились. Было принято решение о выполнении авиационно-химических работ. Однако никакого документального оформления этого не произошло.

Тем не менее инженер Н. А. Помигалова дала пилотам «указание» о начале полетов. Выполняя это распоряжение, летчик В. А. Мартынов произвел запуск двигателя. Причем сделал это с грубейшими нарушениями. Ввиду того, что давления в воздушной системе не было, запуск осуществлялся от «лапы». Однако тормозные колодки под колеса не были подложены. В результате самолет двинулся вперед. Это грозило большими неприятностями.

Ведь машина находилась не на линейке и к тому же впереди нее, метрах в десяти, стояли другие самолеты. Но и на этом нарушения летных правил не кончились. Все по тому же распоряжению Н. А. Помигаловой запустил двигатель и второй пилот А. Е. Колмаков. Когда заместитель командира летного коллектива М. Н. Корытнюк спросили, кто давал разрешение на вылет этих самолетов, он ответил: — Эти самолеты еще нигде не вылетают. Пилоты будут прогревать моторы. Однако не успел М. Н. Корытнюк закончить эту фразу, как самолеты один за другим вырулили на старт и взлетели! При выяснении оказалось, что в Соликамском аэропорту издавна установился такой порядок, что полетами там руководит кто угодно. На этот раз, например, разрешение на вылет пилотам давал радист Е. М. Мартюшев.

Произошло так потому, что начальник Соликамского аэропорта Г. П. Дегтярников приучил своих подчиненных полагаться только на свои силы в вопросах руководства летной работой. Он никогда не делал записей в журнале об открытии или прекращении полетов.

Далеко не на высоте оказался в данном случае и заместитель командира летного коллектива М. Н. Корытнюк. Он проявил полнейшую бездельность в вопросах руководства летной работой. Вот почему получилось так, что в этих вопросах его, летного командира, подменила инженер по спецприменениям Н. А. Помигалова, работающая в авиации всего лишь два месяца. А к чему может привести «руководство» полетами некомпетентного человека, говорить не приходится.

Нет сомнения, что командование Тюменской авиагруппы и Пермского подразделения сделало надлежащие выводы из приведенных нами фактов и примет необходимые меры к недопущению подобных случаев в дальнейшем.

В. ДЕБЕРДЕЕВ.

Неузнаваемо изменились за последние годы «воздушные ворота» Тюмени. Значительное увеличение объема пассажирских перевозок потребовало от авиарботников повышения культуры обслуживания, улучшения технической оснащенности аэропорта. Только в нынешнем году благодаря инициативе коллектива и особенно начальника аэропорта М. Х. Наумова, секретаря парторганизации Г. П. Мезенцева и председателя месткома А. В. Ярохина проведены большие работы по благоустройству территории вокруг служебных зданий. Например, полностью заасфальтированы подъезды и пешеходные тротуары к аэропорту, а всего в текущем году покрыто асфальтом было 1280 кв. метров. На всей территории установлены и светильники, высажены сотни деревьев, кустарников, тысячи цветов. Все это радует глаз, способствует повышению культуры обслуживания.

Преобразилась за последнее время и гидроплощадка на озере Андреевском. Здесь всюду видны старания создать удобства для пассажиров и нормальные условия для своей работы и сделано немало. Так, капитально отремонтировано здание. Созданы хорошие условия для пассажиров и летно-технического состава. Оборудованы причалы для гидросамолетов и введен в строй железобетонный гидроспуск. Теперь спуск на воду самолета Ан-2 в гидроразличии и подъем его на сушу не представляет такой трудности, которая существовала здесь год-два назад.

Чья заслуга в этом? Трудно кого-либо выделить. Весь коллектив гидроплощадки, возглавляемый опытным авиарботником Л. Долгинским, потрудился на славу. И результаты не замедлили сказаться. В текущем году коллектив гидроплощадки уже выполнил 80 процентов всех перевозок годового плана. Больших успехов в работе добился коллектив инженерно-авиационной службы во главе со старшим инженером Ф. Трубиным. Главное достоинство в их труде —



На снимке: пилот, ударник коммунистического труда Александр Федорович ВОСТРИКОВ в кабине вертолета Ми-1.

Летная биография Александра Федоровича Вострикова началась еще в годы Великой Отечественной войны. Сейчас за его плечами уже 18 лет авиационной работы. Солидный стаж! Но Александр Федорович по-прежнему молод душой, энергичен и трудолюбив. Эти черты присущи ему при выполнении любого полетного задания — транспортного, санитарного, спецпримененческого.

Особенно памятна А. Ф. Вострикову полеты по обслуживанию геологических партий, которые вели поиски в Коми АССР. Он привозил разведчикам земных продуктов питания, почтовую корреспонденцию, оборудование и аппаратуру. Его маленький, юркий По-2 появлялся всегда там, где его ждали геологи. И не раз летчик слышал от них сердечное спасибо.

В Уральском управлении ГВФ Александр Федорович Востриков овладел новой материальной частью — вертолетом Ми-1. На этих же машинах он летал в районах Перми, Ныроба, Гайн. Эта та же самая трудная для ориентировки, но пилот А. Ф. Востриков всегда найдет правильный путь и выйдет точно к месту назначения. Вот почему все полеты по патрулированию, санзаданиям, обслуживанию геологических партий он выполняет всегда оперативно и с высоким качеством.

В последнее время Александр Федорович выполняет главным образом санитарные полеты. Благодаря его высокому летному мастерству была спасена жизнь не одного десятка жителей отдаленных районов в Пермской области. Лекокрылый Як-12, который пилотируется А. Ф. Востриковым, хорошо знаком жителям многих населенных пунктов области. Его так и зовут: «Крылатая скорая помощь».

Пилот Александр Федорович

много работает над повышением своего идейно-политического уровня. В минувшем учебном году в сети партпросвещения он изучал политэкономию, а нынче собирается изучать историю КПСС по новому учебнику. Не отстает он и от культурной жизни. Как только в Пермь приехал Московский драмтеатр им. Маяковского, Александр Федорович с женой Зоей Ивановной отправился смотреть спектакль «Иркутская история».

В тушинском небе

На Тушинском аэродроме Центрального аэроклуба СССР имени Чкалова закончился третий чемпионат страны по вертолетному спорту.

Спортсмены должны были выполнить три упражнения. Первое из них — полет на 2-метровой высоте с выполнением различных упражнений. Затем надо было совершить посадку в «колодец» — ограниченный квадрат, сторона которого 30 метров, и взлететь снова.

Второе упражнение — полет над водной поверхностью. Требовалось сбросить с вертолета груз в лодку и снова поднять его на борт за минимальное время. Последнее упражнение — полет на заданной высоте по 120-километровой четырехугольному маршруту. Время на весь полет отводилось очень короткое — один час. Абсолютным чемпионом страны стал пилот Центрального аэроклуба мастер спорта А. Луценко. Командное первенство завоевали пилоты Татарии.

А. ТИТОВ.

ПОСЛЕ ТОГО,
КАК ВЫСТУПИЛ
«АВИАТОР УРАЛА»

„Позабыты, позаброшены“

Под таким названием в газете «Авиатор Урала» № 57 (978) от 30 июля 1960 года была опубликована заметка П. Афонина, в которой говорилось о неудовлетворительном руководстве коллективами и отдельными работниками ремпредприятий, включившимися в соревнование за коммунистический труд. Заметка «Позабыты, позаброшены» обсуждалась на заседании партбюро и завкома профсоюза. Факты, указанные в ней, признаны правильными. Приняты меры к исправлению допущенных ошибок в руководстве бригадами и рабочими, борющимися за звание бригад и ударников коммунистического труда.

Партийное бюро и партийная организация в целом возглавили работу по руководству и дальнейшему развитию на предприятии соревнования за коммунистический труд.

В. КАРАСЕВ.

К БОЛЬШОЙ ЦЕЛИ

отличное качество. По вине личного состава не было ни одной задержки вылета самолетов. Тон здесь задают ударники коммунистического труда авиатехники В. Полициков, Г. Цимошенко, В. Войков.

От технического состава не отстает коллектив службы движения, руководимый А. Мельниковым. Хорошо трудится здесь смена диспетчера В. Пономарева, с большим уважением отзываются в коллективе о передовиках производства из других служб: синоптиках А. Лютеве, Р. Насекине, радистах В. Тебенькове, А. Шишкине, Н. Маркиянове, диспетчере гидроплощадки А. Терешкине.

Сейчас коллектив Тюменского аэропорта направляет свое усилие к большой цели — не снижать темпов в работе, досрочно выполнить план второго года семилетки.

В. КАРАСЕВ.

НОВОЕ, ПЕРЕДОВОЕ — В ЖИЗНЬ!

Завоем первенство в соревновании с Северным управлением ГВФ!

НЕДАВНО группа работников Уральского территориального управления ГВФ в составе председателя Уральского теркома профсоюза авиаработников В. С. Кизинова (председатель бригады), зам. командира летного коллектива авиатранспортного подразделения В. С. Устогова, начальника ЛЭРМ Кольцовского аэропорта И. С. Разумовского, начальника службы связи управления А. Г. Ануфриева, помощника начальника управления по коммерческой службе Е. М. Слуцкого, инструктора политотдела И. М. Красулина и редактора газеты «Авиатор Урала» В. А. Дебердева побывала в подразделениях Северного территориального управления ГВФ.

Представители нашего управления посетили ряд подразделений, побывали в Ленинградском аэропорту и внимательно ознакомились с работой авиаперевозчиков Северного управления ГВФ. Многие из увиденного ими представляют несомненный интерес и может быть использовано в Уральских авиационных подразделениях.

ВЗЯТЬ, к примеру, авиатранспортное подразделение. Здесь хорошо поставлено дело с повышением теоретической подготовки и летного мастерства пилотов. Все экипажи самолетов Ил-14 и Ил-18 прошли в этом году обучение в учебно-тренировочном подразделении согласно приказу Главного управления ГВФ. Одновременно в учебно-тренировочном подразделении занимается до восьми экипажей. Такой метод повышения уровня знаний специалистов подразделения является основным. Другой вид учебы — метод самостоятельной подготовки. Рост в классах здесь значительно выше, чем в нашем авиатранспортном подразделении. Достигается это путем поднятия личной инициативы специалистов, посредством всех форм воспитательной работы. По минимуму 1/1 на самолетах Ил-14 и Ил-18 подготовлена половина экипажей. Пять экипажей самолетов Ил-14 подготовлено и допущено к самостоятельным полетам в текущем году.

Выпуску в первый самостоятельный полет предшествует усиленная самостоятельная тренировка командира корабля на аэродроме до отработки всех элементов. Большое значение придается тренировке экипажей на наземном тренажере самолета типа Ли-2. С этой целью каждый командир корабля и второй пилот имеют специально выписанные и регулярно заполняемые инструктором задания.

Налет и отдых экипажей

Образцы наглядной агитации в подразделениях Северного управления ГВФ.



регулируются соответствующими графиками, составляемыми в летных коллективах сроком на 15 дней. Отпуска также даются согласно графикам, причем, как правило, экипажи уходят в отпуск в полном составе на одинаковый срок. Этим самым поддерживается хорошая стабильность экипажей.

Самолеты Ил-18 закреплены за бортмеханиками, которые постоянно присутствуют на всех регламентных работах и несут полную ответственность за исправность и своевременную готовность своих самолетов. За регулирование налета, назначение в наряд бортмехаников и самолетов несет ответственность старший бортмеханик летного коллектива.

Весьма положительным в жизни подразделения является также то, что летный состав всегда имеет опрятный внешний вид и безукоризненно соблюдает правила ношения форменной одежды.

Ленинградский аэропорт оборудован местами стоянок со сплошной укладкой бетона, позволяющими разместить на бетоне все реактивные, турбовинтовые и поршневые самолеты, базирующиеся в аэропорту. Наличие хороших подъездных путей позволяет содержать места стоянок и перрон в отличном состоянии.

Стоянки самолетов оборудованы промкоговорящей связью, благодаря чему работа по подготовке самолетов и взаимодействие оперативных служб находится на высоком уровне. В распоряжение диспетчера ЛЭРМ выделяется автомашина ГАЗ-69, оборудованная радиостанцией, с которой диспетчер имеет постоянную двухстороннюю связь. Эта автомашина работает круглосуточно и служит для выполнения различных оперативных поручений диспетчера ЛЭРМ.

Ленинградские ЛЭРМ имеют хорошую разведку и душе-

Недавно в Северном управлении ГВФ был проведен второй слет ударников и членов бригад коммунистического труда.

вые для личного состава. Индивидуальные шкафчики оборудованы подогревом от системы отопления и вытяжной вентиляцией. Упорядочена работа инструментальной кладовой, которая

без расписания на одной общей частоте приема и передачи.

В Северном территориальном управлении ГВФ на каждой автоматизированной приводной радиостанции штат состоит из двух техников, в то время как у нас он больше.

НЕМАЛО интересного и полезного можно позаниматься в работе отдела перевозок Ленинградского аэропорта.

Здесь организована новая технология обслуживания пассажиров в городском аэровокзале (так теперь переименовано бывшее городское агентство), где производится регистрация пассажиров и прием багажа на реактивные самолеты, вылетающие из аэропорта Ленинград. Для городского аэровокзала решением Ленгорисполкома выделено два этажа в прекрасном здании на Невском проспекте.

На должность диспетчера по рекламе в городском аэровокзале принят художник, который, кроме заказов в художественные мастерские, сам лично рисует рекламные щиты и т. д. Это ускоряет оперативное оповещение жителей города о новостях в Ленинградском аэропорту: изменение расписания, новые рейсы и прочее.

У кассиров в аэровокзале на картонке крупными буквами и цифрами указаны тарифы по тем направлениям, куда они продают билеты. Это намного ускоряет работу по выписке билетов.

Основная работа по привлечению почты и груза перенесена в городской аэровокзал. В штате городского аэровокзала для этой цели введены должности старшего диспетчера по почтово-грузовой службе, двух диспетчеров по почтово-грузовой службе, старшего диспетчера по рекламе и диспетчера по рекламе (художник).

Хорошо поставлена работа по доставке пассажиров автобусами между городом и аэропортом без остановок. Движение городских автобусов «экспрессов» организовано точно через 7 минут, независимо от загрузки. Всего выполняется 120 рейсов. Перерыв в движении с 22 часов 30 минут до 5 часов утра.

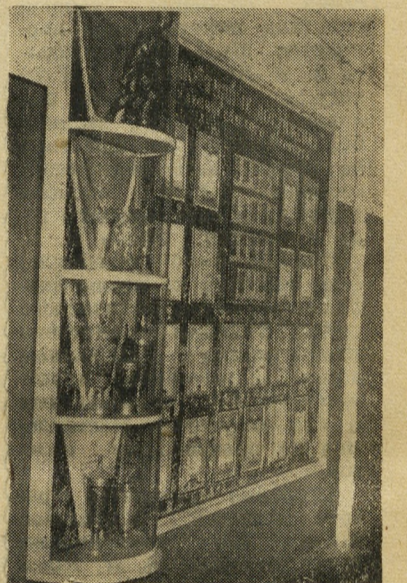
Нешлохо налажена информация о вылетах и прилетах самолетов для службы перевозок и справок по телефону для города. Для этой цели в штат отдела перевозок введены четыре информатора, которые сидят вместе с диспетчером УРДС и ведут сводку движения самолетов, аналогично диспетчеру УРДС. При отсутствии радиogramмы о вылете или иного рейсового самолета по расписанию информаторы по собственной инициативе запрашивают аэропорты о времени вы-

лета. У информаторов установлено три городских телефона, по которым они дают справки в город.

Характерно, что диспетчера УРДС ведут сводку на самолеты как своего управления на всю глубину полета, так и других управлений, воздушные линии которых пролегают по территории Северного управления ГВФ.

У работников, связанных с обслуживанием пассажиров в аэровокзале, имеются наручные повязки с надписью: «Начальник смены», «Дежурный по вокзалу», «Перронный контролер», «Дежурный по посадке». Дежурные по вокзалу постоянно носят во время дежурства форменную фуражку с красным верхом. Надписи на повязках ясные и четкие, что дает возможность пассажирам быстро определить, к кому им следует обратиться по тому или иному вопросу.

МНОГИХ успехов коллектив Северного управления ГВФ добился благодаря хорошо поставленной



О спортивных достижениях авиаработников Ленинграда красноречиво рассказывает эта витрина.

политико-воспитательной работе.

В каждом случае присвоения звания коллектива или ударника коммунистического труда в подразделениях выпускаются специальные «молнии» и листовки, в которых командование и общественные организации поздравляют разведчиков будущего с присвоением высокого звания и желают дальнейших успехов в работе.

Партийными и общественными организациями хорошо поставлена работа по сбору предложений, направленных на улучшение производственной деятельности непосредственно на рабочих местах. Так, например, только в СМУ-1 за последние четыре месяца было собрано 305 таких предложений.

СОЦИАЛИСТИЧЕСКОЕ соревнование — творческое, дружеское соревнование. Оно предусматривает заимствование друг у друга всего лучшего, передового, прогрессивного. Вот почему авиаторы Урала должны внимательно отнестись ко всему лучшему, достигнутому коллективом Северного управления ГВФ, и широко использовать все это в своей работе.

В. АЛЕКСЕЕВ.

И. о редактора В. Я. РУСИН.

HC28525 Заказ № 4961

АДРЕС РЕДАКЦИИ:
Свердловск, 20, аэропорт,
телефон Д2-05-21, доб. 1-96.

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

ПОКАЗАТЕЛИ ВЫПОЛНЕНИЯ ПОЛУГОДОВОГО ПЛАНА

	СТУ	УрТУ
1. Налет производств. часов	105,8	115,2
2. Налет тонна-километров	94,2	101,5
3. Производительность полетов.		
Ту-104	90,5	—
Ил-18	98,9	92,5
Ил-14	109,0	—
Ил-12	—	100,5
Ли-2	109,2	99,6
Ан-2	100,4	99,3
4. Налет часов, приведенных к Ан-2	121,2	119,0
5. Авиахимработы	128,1	96,1
6. Выполнение отправок по общему тоннажу	99,8	95,6
7. Выручка	108,2	102,8
8. Введено в эксплуатацию жилой площади	105,4	108,9

открыта круглые сутки. Инструмент из личного пользования изъят и выдается комплектами по биркам.

ТЕХНИЧЕСКИЙ состав службы связи Северного территориального управления ГВФ добился больше, чем в Кольцовском аэропорту, надежности в работе посадочных радиомаяков путем ввода в действие резервной аппаратуры.

Удачно совмещены в одном здании курсовой радиомаяк, ближняя приводная радиостанция и УКВ-пеленгатор.

Введена постоянно действующая связь на средних волнах между четырьмя северными аэропортами, расположенными на трассе протяженностью 700 км. Связь ведется

ЧТО ДОЛЖЕН СДЕЛАТЬ
каждый авиаперевозчик в аэропорту в январе 1960 г.

Отправлено	10170	10170	10170	10170
Принято	25000	30250	34250	38500
Почта	150	170	180	210
Груз	1450	1500	1550	1600
Однотоннаж	33500	44000	55200	63200
Однотоннаж с тарами	34415	46192	56623	63503
Выручка	11892	14560	17498	20910

Личный состав аэропорта

Шире развернем социалистическое соревнование за досрочное выполнение плана авиаперевозок.

НАШИ ПЕРЕДОВИКИ

Михайлов Е. П.
2-й пилот

ХОД СОСРЕВОТОВАНИЯ
авиаперевозки на 1960 г.

Всего выполнено	10170	10170	10170	10170
Всего запланировано	10170	10170	10170	10170
Процент выполнения	100%	100%	100%	100%