

# Авиатор Урала

№ 27 (1236).  
СУББОТА,  
6 АПРЕЛЯ  
1963 г.  
Год издания  
XXI

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

## „Миллионеры“ — золотой фонд Аэрофлота



День за днем множатся ряды летчиков-уральцев, налетающих миллионы километров. На днях за личный безаварийный налет и безупречную летную работу знаками «миллионеров» награждены авиаторы УрТУ ГВФ:

### Знаком ГВФ «За налет 1000 000 км»

Зибаров Евгений Евгеньевич — бортмеханик учебного подразделения.

### Знаком ГВФ «За налет 500 000 км»

Будницкий Иван Сергеевич — командир звена Тюменского подразделения;

Шептулин Виктор Федорович — командир самолета Ан-2 Тюменского подразделения;

Постников Леонид Васильевич — бортмеханик Тюменского подразделения.

## Вертолет ликвидировал угрозу аварии

С помощью вертолета удалось избежать аварии на Салаватской тепловой электростанции.

Во время бури на 120-метровой дымовой трубе станции сорвался с креплений пролет металлической лестницы длиной 20 метров. Он повис на 6-миллиметровом тросе заземления громоотвода и раскачивался на ветру, угрожая упасть на котельный цех и вывести станцию из строя. Убрать этот обломок можно было толь-

ко с верхней площадки трубы, но лестница и являлась единственным сообщением с площадкой.

Тогда решили прибегнуть к помощи вертолета. Машина Ми-4 поднялась над трубой и по 20-метровому канату монтажник Васенин высадился на верхнюю площадку трубы (высота 40-этажного здания). Сорвавшийся пролет лестницы был закреплен тросами и вывезен вертолетом.

## СТО ВИТКОВ ВОКРУГ ЗЕМЛИ

Это произошло на днях. Воздушный лайнер Ил-18 возвращался из Кемерово в Свердловск. Где-то в районе Тюмени на высоте 9 000 метров члены экипажа тепло поздравили своего товарища — старшего бортмеханика Аникия Аникиевича Кошеленко. Здесь, над сибирским городом, ветеран Аэрофлота закончил счет четвертому миллиону километров.

В Свердловском аэропорту, встречая юбиляра, друзья шутили: — Ты у нас, Аникий, космонавт. Четыре миллиона километров — это же сто оборотов вокруг Земли.

— Желаем налетать еще столько!

Кошеленко улыбнулся. Легко сказать — еще четыре миллиона километров. За плечами 22 года летной работы. Около 15 000 часов проведено в воздухе — почти два года. Первый миллион Кошеленко налетал на тихоходном Ли-2 за восемь лет, а четвертый — на скоростном лайнере Ил-18 за три года. Ли-2, Ил-12, Ил-18 — таков путь в небо у Аникия Аникиевича. Под крыльями его самолетов проплывали пески пустынь, льды Арктики, дебри Сибирской тайги, приволье степей Поволжья.

— А особенные случаи, которые бы запомнились на всю жизнь? — спросили мы у Кошеленко.

— Всякое бывало. — Аникий Аникиевич задумался. — Работа авиатора не из легких...

Навсегда врезался в память Кошеленко тот день. В воздухе случилось непредвиденное. На Ли-2 отказал один из моторов. На борту важный груз — сбросить нельзя.

Кошеленко видел, что с каждым мгновением самолет терял высоту. До аэродрома далеко. «Что же делать?» Внизу проносились поля, овраги, перелески. Счет шел на секунды. Оставался один выход — приземлиться в открытом поле, не выпуская шасси, как говорят пилоты, на «брюхо». Но Кошеленко настоял на том, чтобы приземлиться с выпущенными шасси. Он знал, что идет на риск — ведь даже небольшой бугорок мог стать роковым. И тем не менее решился. Земля стремительно неслась навстречу. И вот уже колеса мягко коснулись ее. Самолет пробежал несколько десятков метров и замер...

Таких «боевых крещений» было немало. Ведь у авиаторов повседневное и будничное — рядом с героическим. Аникий Аникиевич Кошеленко второй среди пилотов-уральцев налетал четыре миллиона километров, пройдя поистине космический путь.

# Трудиться слаженно и четко

Я ПРОЧИТАЛ статью А. Коробцова «О долге, чести и личном благополучии». Статья правильная и своевременная. К сожалению, сторонники графика «ДУН» есть и среди работников аэропорта Кольцово. Правда, у нас победили здравый смысл большинства работников и забота командования о слаженной и четкой работе всех служб в смене под единым руководством. ПОДЧЕРКИВАЮ — ПОД ЕДИНЫМ РУКОВОДСТВОМ ОТ НАЧАЛА ДО КОНЦА СМЕНЫ.

Ссылка на то, что по графику «ДУН» работают в Шереметьево, Казани и Внуково — неубедительны, ибо ссылающиеся на Шереметьево не знают, хорошо ли работают в смысле взаимодействия служб этого аэропорта.

Экипажам транспортного подразделения приходится постоянно летать в Шереметьево и часто — во Внуково. Так вот, в период ежечасных пересмен, то в отделе перевозок, то в гараже, то в ЛЭРМе, экипаж абсолютно ничего не может добиться в аэропорту. Прибытие в аэропорт в это время —

сплошное бездействие и задержка. Никто вроде и не хочет делать задержку, но работники меняются и не приступают к обработке рейса: одни уже закончили, другие еще не приступили. Руководитель смены в это

потом на своих рабочих местах дремлют, допуская ошибки в работе.

Взять хотя бы техников-носителей метеостанций. Физически невозможно в течение 16 часов в сутки безотрывно сидеть за столом и очень напряженно для зрения работать. А ошибки носителей приводят к неверным прогнозам погоды, которые пилотам не нужны.

Правильно поступило командование аэропорта Кольцово, запретив введение нового графика. Сторонникам порочного графика, имеющимся в службе движения Челябинского аэропорта, не мешало бы опросить экипажи, которые на себе испытывают действие этого графика.

Я ПОЛНОСТЬЮ согласен со статьей товарища А. Н. Коробцова. Для успешного решения грандиозных задач, поставленных перед Аэрофлотом, наши службы должны работать слаженно и четко под единым руководством в течение всей рабочей смены.

**В. КАШАФУТДИНОВ,**  
командир корабля Ил-18  
Свердловского объединенного подразделения.



время является безучастным наблюдателем безобразий. Это одна сторона.

Вторая слабая сторона такого графика заключается в том, что работники не имеют нормального отдыха между сменами и не потому, что нет помещения для отдыха. Среди работников много женщин, которые независимо от графика выполняют уйму домашних дел. А

## ПЛАНЫ И ДЕЛА

## Наши ИНТЕРВЬЮ

к детскому саду-яслям. А ведь там объем работ большой: нужно решить вопрос о прокладке наружного электропитания, подводе энергии к объекту. Кроме того, нет пока оборудования для электроплит, холодильников и кипятильников, нет еще и мебели. Эти вопросы необходимо быстро решить. Все, что зависит от нас, сделаем...»

На совещании был высказан упрек в адрес Уральского управления ГВФ: садик готовится к сдаче, а штаты на заведую-

щего до сих пор не представлены. И помимо всего не высылается наряд на необходимое оборудование.

Садик должен быть сдан в срок! Авиарботники Челябинского аэропорта, имеющие детей, должны, наконец, трудиться в нормальных условиях.

## НАЛАДИТЬ РЕМОНТ АГРЕГАТОВ

Наш корреспондент обратился к старшему инженеру ОМТС Тюменской авиагруппы тов. Гервицу с вопросом:

— Что нужно сделать для улучшения исправности самолетомоторного парка?

Тов. Гервиц ответил:

— В первую очередь необходимо наладить ремонт агрегатов на наших предприятиях. Приведу пример. С тех пор, как удалось наладить ремонт винтов В-503 на предприятии, которым руководит тов. Романчук, мы не только не испытываем недостатка в винтах этой марки, но имеем возможность обменивать их на винты В-514 в других подразделениях. Простой СМП по причине недостатка винтов В-503, разумеется, были ликвидированы.

## ЭТО БОЛЮ ВЧЕРА

## НОВАЯ АВИАЛИНИЯ СВЕРДЛОВСК — СЕРОВ

Вчера открыта новая авиалиния, связывающая Свердловск с Серовым. Самолет Ан-2 будет выполнять ежедневно рейсы с посадкой в Алапаевске и Верхотурье. Полет займет у пассажира немногим более двух часов времени.

Новая авиалиния — тринадцатая по счету, соединившая столицу Урала с городами области.



На снимке: четырежды миллионер, старший бортмеханик Свердловского летного коллектива Аникий Аникиевич Кошеленко.

# А ГДЕ БЫЛ КОМАНДИР?..

КОГДА находишься в гостинице общежития аэропорта Березово, создается впечатление, что это не место для послеполетного и предполетного отдыха экипажей, а какой-то постоянный двор.

Несмотря на то, что помещенные общежития имеют довольно уютные комнаты и достаточное количество жесткого инвентаря и постельных принадлежностей, условий для отдыха нет.

Все дело в том, что никто в аэропорту, — ни его начальник тов. Халимонов, ни летные командиры тт. Рязанов и Козленков, по-видимому, не интересуются тем, как ведут себя в общежитии летчики и другой личный состав, останавливающийся в аэропорту на ночь.

Контроль за соблюдением предполетного отдыха особенно необходим в дни, когда по метеословиям в аэропорту скапливается много самолетов и общежитие переполнено.

Что же происходит в общежитии в такое время?

А дело там обстоит, примерно, следующим образом. Расскажу об одном из таких дней. 27 марта до часа ночи в общежитии при всем желании невозможно было сомкнуть глаз любому, кто попытался бы отдохнуть в комнатах гостиницы, расположенных на втором этаже. В одной из комнат шла бойкая карточная игра, а в другой — самая настоящая попойка. В течение вечера булкали спирт, позвякивали стаканы. Все было так, как будто участники пирушки находились где-нибудь на рыбалке и отнюдь не были озабочены предстоящей утором работой.

К сожалению, не всех участников попойки удалось установить по фамилиям. Но один из них достоверно известен. Это — авиатехник тов. Зимин, работавший в составе экипажа, где

командиром тов. Шептулин и вторым пилотом тов. Клименко из Тюменского объединенного подразделения. Как оказалось, этот экипаж работал на оперативной точке, базируясь в Березово.

В семь часов утра на следующий день, когда я уходил из гостиницы, обитатели ее, разумеется, в большинстве своем спали, не подавая признаков жизни.

Несколько позже на аэродроме я снова встретился с тов. Зиминим, который с похмельной головой приступил к обслуживанию самолета. Зрелище было не из приглядных.

Когда мы поинтересовались у командира самолета Ан-2 тов. Шептулина, что он думает о случае выпивки Зимина, тов. Шептулин ответил весьма странно. Из его ответа следовало, что поскольку Зимин — авиатехник, работает на земле, то пусть что хочет, то и делает.

Вообще, оказывается, ни командиру Шептулину, ни второму пилоту Клименко дела нет до того, кто обслуживает их самолет. Что касается Клименко, так тот даже фамилии авиатехника не смог назвать. Нет поэтому ничего удивительного в том, что если Шептулин и Клименко в лучшем случае сами не приняли участия в пьянке, то уж остановить товарища, пресечь нарушение было выше их сил.

Вообще удивляет в Березово легкость, с какой летчики, прилетающие на оперативные точки, сдабривают свое меню спиртом. Пусть простит нас тов. Горбунов, сменивший со своим экипажем экипаж тов. Шептулина на самолете Ан-2 № 79856, но мы вынуждены напомнить и ему, что совершенно не обязательно, ужиная в ресторане «Сосьва», иметь рядом с дымящимся борщом граненый графинчик со спиртом или подобным напитком.

Ведь так может получиться, что пока авиатехник или второй пилот пьют водку в общежитии, сам командир в это время делает то же в ресторане. Где уж тут до контроля за подчиненными!

Кстати, работницы гостиницы тт. Шевелева и Кайгородова в большой претензии к своим клиентам. Как правило, останавливающиеся в гостинице всячески уклоняются от оплаты. Ни один из членов того же экипажа, где командиром тов. Шептулин, прожив в гостинице с 17 по 28 марта, улетев в Тюмень, не расплатился. По всей вероятности, они считают, что остающиеся в комнатах бутылки компенсируют плату за пользование общежитием.

ДУМАЕТСЯ, что давно настало время спросить с начальника аэропорта тов. Халимонова за беспорядки, которые бытуют в общежитии и могут привести к тяжелым последствиям.

В. СИБИРЕВ.

## НОВЫЕ СТИХИ

### ПРОСТЫЕ ЛЮДИ

Хоть не чурась я  
Сравнений грубых,  
Но ни за что б на свете  
не сказал:  
«Вы, люди, — просто винтики,  
шурупы.

Любой, отдельно взятый,  
слаб и мал...»

Нет!  
Как бы ни был путь  
суров и труден,  
и сколько б ни досталось мне  
обид, —  
величие сердец людских  
и судеб

огнем маячным для меня горит!  
Пилоты, хлеборобы и поэты —  
герои наших будней трудовых.  
Стать может каждый  
гордостью планеты!  
Им — верю.  
Их — люблю.  
Учусь у них.

Вл. МИЛЮТИН,  
радиооператор Курганского  
аэропорта.

## Тюменщина

Я в гостях у Тюменщины.  
— Расскажи мне, сестра,  
Где тут  
Маялся Меньшиков —  
Сподвижник Петра?  
Как он окна завешивал  
От всеяленского зла?  
...Нет следа.  
Гроб «светлейшего»  
Объ на память взяла.



...И в метельное крошево  
Снова наш винтокрыл,  
Сбросив с лопасти  
Прошлое,  
В настоящее взмыл.

С. ВЛАДИМИРОВ.



Вести из

подразделений

## СМОТР НАЧАЛСЯ

Раборковский пост из Тюменского аэропорта сообщает, что в ЛЭРМ создана комиссия по проведению общественного смотра подготовки самолето-вертолетного парка к весенне-летней

навигации. Комиссию возглавляет главный инженер Тюменских ЛЭРМ В. Ф. Гребенников. На днях общественники начали свою работу.

## Собрание не было подготовлено

26 марта у вертолетчиков Тюменского объединенного подразделения намечалось открытое партийное собрание по подготовке к весенне-летней кампании по обслуживанию геологических партий. Собрание было отложено,

так как секретарь парторганизации тов. Чистяков не организовал своевременно его подготовку — не позаботился об обеспечении явки людей на собрание, не пригласил своевременно представителей заинтересованных организаций.

## Нам пишут

### ОБОЙДЕМСЯ БЕЗ «ВАРЯГОВ»

В районе Березово нас, летчиков и техников, достаточно для того, чтобы самим справиться со всем объемом работ по обслуживанию экспедиций и перевозке пассажиров и грузов.

Поэтому, обидно всем тем, кто приехал работать сюда по договору, смотреть, как их работу выполняют «дяди», т. е. экипажи, прикомандированные из других подразделений.

Все дело в том, что нас хронически не обеспечивают достаточным количеством самолетов Ан-2. Всю нынешнюю зиму на каждую имевшуюся у нас машину насчитывается по 3—4 экипажа. Естественно, что работать поэтому приходилось мало. Достаточно сказать, что налетать месячную саннорму нам впервые за несколько месяцев удалось лишь в марте нынешнего года, когда число самолетов Ан-2 несколько увеличилось.

Однако, как правило, получается так, что мы сидим бездельничаем, в то время как «варяги» из числа прикомандированных работают очень интенсивно, почти без выходных дней, молниеносно налетывают саннорму и улетают, а мы снова остаемся и ждем у моря погоды.

А ведь стоит пополнить имеющийся у нас самолетный парк на одну-две единицы и мы, березовские авиароботники, обеспечим все авиаработы в нашем районе, которые сейчас обслуживают самолеты Ан-2 из других подразделений, в частности из Уктусского.

М. ЕЛИЗАРЬЕВ,  
командир самолета Ан-2,  
председатель комиссии партийного контроля.

## ПОЛЕТЫ И ОТЧЕТЫ

В Челябинском аэропорту стенд показателей выполнения производственного плана регулярно пустует. Общественная и массовая работа предана забвению.

Стенд — это зеркало работы.  
Но здесь в нем труд не отражен...  
По плану — отдых и полеты,  
По плану пишутся отчеты,  
А порт... весь в спячку погружен!

## ЛОПАТОР ВЕЩАЕТ!

### ГРАФИК И ВЕСНА

Во многих службах Челябинского аэропорта до сих пор не составлены планы подготовки техники к весенне-летней навигации.

Все у челябинцев, как водится, — свои труды, свои пословицы, И график свой при всем, при этом: К осенним дням зимой готовятся, Весну они встречают... летом!

## КРЕПНУТ КРЫЛЬЯ МОЛОДЫЕ

Коллектив наш в прошлом году поработал продуктивно. План по специальным применениям мы выполнили успешно. Авиаторы трудятся хорошо. Это вполне понятно: высокое звание коммунистического, которого удостоен коллектив в канун XXII съезда КПСС, обязывает ко многому.

В прошлом году из Сасовского училища ГВФ пришли к нам пилоты Як-12 В. А. Уфимцев и А. Е. Нестеров. Вводил их в строй командир звена В. Н. Ращупкин. С молодыми летчиками изучались руководство и наставления по летной эксплуатации, способы определения местности и район полетов, правильное использование радиосредств. В период ввода в строй начальником отдела перевозок были проведены занятия по правилам перевозки опасных грузов, а как правильно определить центровку самолета при загрузке, рассказал командир летного коллектива В. И. Гаврилов.

Сейчас мы много внимания уделяем росту рядов классных летчиков. Нужно сказать, что больше половины летчиков нашего коллектива имеют классификацию. День за днем растет их мастерство. Недавно стали летчиками третьего класса пилоты Як-12 Н. К. Бурый, Н. Н. Помилуйко и В. А. Агафонов.

Большую помощь оказали наши авиаторы труженикам сельского хозяйства — ими обработано свыше 25000 га посевных площадей на полях области. Отлично потрудились крылатые хлеборобы А. Н. Володин, В. Н. Ращупкин, Ю. А. Арямнов, И. И. Гнездилов и другие.

Кроме того, более 1200 часов налетали летчики по санитарным заданиям, оказывая медицинскую помощь труженикам области. За этот нелегкий труд областная авиастанция наградила Почетными грамотами лучших воздушных санитаров — И. И. Гнездилова, В. И. Гаврилова, В. Н. Ращупкина и других авиаторов. За успешную летную работу мы были награждены Троицким училищем ГВФ вымпелом лучшего летного коллектива.

В. КУРБАТОВ,  
командир летного коллектива  
Челябинского подразделения.

## ИЛ-18 на трассе Свердловск—Челябинск

Открыто регулярное сообщение турбовинтовых кораблей Ил-18 на трассе Свердловск — Челябинск. Первый рейс выполнил командир Ил-18 И. А. Горский. Эту авиалинию будут обслуживать летчики Свердловского и Челябинского аэропортов.

Если поршневыми самолетами преодолевали расстояние от Сверд-

ловска до Челябинска за 40—45 минут, то кораблю Ил-18 потребуется всего 20—25 минут.

Трижды в неделю пассажиры уральских городов смогут воспользоваться полетом на комфортабельном скоростном самолете.

Первые рейсы на новой авиалинии прошли успешно.



Отлично трудятся заправщицы ГСМ Свердловского аэропорта тт. Уфимцева, Блинова, Нехорошева, Казанцева. Они быстро и слаженно готовят материальную часть к полетам.

Наш нештатный фотокорреспондент Борис Захаров сфотографировал девушек у только что подготовленного ими самолета.

И. о редактора Е. ЛИПОВИЧ.

НС16215 Заказ № 3678

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