

# Авиатор Урала

№ 39 (1248).  
СРЕДА,  
22 МАЯ  
1963 г.  
Год издания  
XXI

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

Вести из Свердловского  
летного коллектива

## Готовятся в партию

Многие летчики нашего подразделения активно борются за качественное выполнение каждого рейса, стремятся выполнить план без единого летного нарушения. Лучшие из пилотов-комсомольцев подали недавно заявления о приеме в партию. Среди них вторые пилоты кораблей Ли-2 В. А. Любин, А. А. Данилов, В. А. Поздерин, командир корабля Ли-2 О. И. Ширяев, штурман корабля Ил-18 В. А. Толстенко и инструктор бортировщиков В. Н. Тумбарцева.

## СТАЛИ КОМАНДИРАМИ ИЛ-18

Комсомольцы-летчики Свердловского объединенного подразделения Олег Пушкарев, Виктор Чесноков и Юрий Абагуров по комсомольским путевкам направлялись на учебу в ШВЛП. В свой коллектив они пришли уже командирами кораблей Ил-18.

Сейчас авиаторы проходят тренировку, после которой будут самостоятельно пилотировать скоростные самолеты.

## «Вива Куба!»

Так называется фотостенд, вывешенный в штабе летного подразделения. На снимках, выполненных летчиком Борисом Захаровым, запечатлены проводы гостившего в Свердловске вождя кубинской революции Фиделя Кастро.

У стенда обычно собирается много авиаторов. Некоторые из них находят себя на снимках и делятся впечатлениями о недавних встречах с большим другом Советского Союза.

## ПО ИНИЦИАТИВЕ КОМСОМОЛЬЦЕВ

Молодежь свердловского летного коллектива стремится каждый свободный час посвятить культурному досугу. По инициативе комсомольцев-летчиков на днях авиаторы оборудовали волейбольную площадку вблизи штаба подразделения.

Перед рейсом здесь можно будет организовать встречи волейболистов, выявить лучших спортсменов для участия в больших спортивных соревнованиях.

Г. ПИВОВАРОВ,  
секретарь комитета  
ВЛКСМ Свердловского  
летного коллектива.

После того как выступил „Авиатор Урала“

## «А где был командир?»

Так называлась корреспонденция, опубликованная в газете «Авиатор Урала» 6 апреля 1963 года.

Как сообщил редакция командир Тюменского подразделения тов. Тишин, корреспонденция обсуждалась на собрании личного состава подразделения. Критика газеты признана правильной, командиры самолетов тт. Шептулин и Горбунов строго предупреждены.

## Воскресник в пионерлагере

В минувшее воскресенье авиарботники Свердловского объединенного и Уктусского подразделений приняли активное участие в благоустройстве пионерского лагеря «Красная горка».

На территории детской здравницы приводились в порядок аллеи, газоны. Работники нашего коллектива производили уборку корпусов, мужчины занимались колкой и пилкой дров. Словом, все участники воскресника потрудились продуктивно.

Но нужно отметить, что не все руководители коллективов и служб аэропорта откликнулись на решение по благоустройству пионерских лагерей, подготовка которых к приему ребят должна завершиться до 20 мая. Работы там еще много.

Руководители СМУ-8 — секретарь парторганизации тов. Поликарпов и председатель постройки тов. Мишарин — прислали от своего многочисленного коллектива четырех работников. Непонятную пассивность проявляют в этом важном деле работники управления и ОМТС, которые еще ни разу не выезжали на благоустройство пионерлагерей.

В. ЛЕБЕДИНСКИЙ,  
председатель местного комитета  
Свердловского объединенного подразделения.

## Награда за труд



## ГЕРОИ НАШИХ ДНЕЙ

## В Президиуме Верховного Совета СССР

За активное участие в движении за коммунистический труд и в работе общественных самодеятельных организаций трудящихся, инициативу и новаторство в изыскании и использовании резервов народного хозяйства Президиум Верховного Совета СССР Указом от 26 апреля 1963 года награждает медалями «За трудовую доблесть» 1.598 участников Всесоюзного совещания передовиков движения за коммунистический труд.

В числе награжденных работники Гражданского воздушного флота:

**ГАРБАРА** Владимир Тимофеевич — командир корабля Украинского управления ГВФ;

**ГОРСКИЙ** Иван Алексеевич — командир корабля Уральского управления ГВФ;

**ИВАНОВ** Анатолий Тихонович — электромеханик ремонтного предприятия, где начальником т. Шахов;

**ИГОЛКИН** Александр Сергеевич — командир корабля Таджикской авиагруппы ГВФ;  
**КОТИН** Станислав Николаевич — командир корабля Латвийского подразделения ГВФ;

**КРАВЧЕНКО** Мартын Мартинович — командир корабля Белорусского управления ГВФ;

**ЛАКТИОНОВ** Александр Иванович — командир корабля Сыктывкарского подразделения ГВФ;

**МИНКИН** Узбек Юнусович — командир корабля Северного управления ГВФ;

**МЫКАЛОВ** Александр Фомич — инженер ЛЭРМ Красноярского аэропорта;

**ПОРТНОВ** Николай Иванович — слесарь-сборщик ремонтного предприятия, где начальником т. Измирян;

**РУСТАМОВ** Анатолий Гасанович — пилот Азербайджанского управления ГВФ;

**САВИН** Алексей Иванович — командир самолета Казахского управления ГВФ;

**ФИЛОНОВ** Виктор Артурович — командир корабля Московского управления транспортной авиации ГВФ.

## ИМЯ ЭТОМУ—

## ОЧКОВТИРАТЕЛЬСТВО

Что может быть похвальнее стремления, как можно быстрее выполнить государственный план? Весь вопрос только в том, как это достигается. Одни, и таких подавляющее большинство, настойчиво изыскивают резервы производства, внедряют новую технологию, дают простор рационализаторской мысли. Другие же... Впрочем не будем рассуждать, предоставим слово фактам.

Когда в Челябинском подразделении начали строить новую котельную, жители поселка авиарботников с облегчением вздохнули: «наконец-то!» «Многие лета» мерзли они в своих квартирах.

Новая котельная, сооружаемая по последнему слову техники, вселяла надежду, что худшие времена позади. Но жители поселка подстерегало жестокое разочарование. Котельную пустили, новая труба обильно выбрасывала клубы дыма, в топках бушевал огонь, а в квартирах, как и прежде, ощущалась явная нехватка калорий.

— Безобразие! — заявили наиболее нетерпеливые, и решительно направились выяснять отношения с кочегарами. Вокруг котельной, как после жестокой бомбежки, красовались кучи земли и мусора. С трудом преодолев эти препятствия, путешественники очутились в центральной зале сооружения, но и здесь вместо долгожданного тепла царил леденящий холод.

Почему? Причин к тому много. Взять хотя бы окна. Одностворчатые, они, конечно, не препятствие для холода. Еще «оригинальней» сделаны двери в углеприемнике. Через щели перекошенных створок свободно гуляет ветер. Вряд ли после этого приходится удивляться, что сами работники котельной трудятся при минусовой температуре. Вот и получается: у огня и без тепла.

Самое возмутительное то, что холод, господствующий в помещении, не позволяет использовать на полную мощность имеющиеся механизмы.

Лопатой загружают, металлический короб, в котором подается уголь к печам. По проекту весь этот процесс должен быть механизирован, но вся беда в том, что строители до сих пор не установили двухбараный тельфер. Вот и кидают уголек кочегары вручную.

Много серьезных недоделок в машинном зале котельной. По полу здесь проложены многочисленные кабели электропроводки. Вполне понятно, что все они должны быть плотно закрыты цементированным полом,

но строители «забыли» это сделать.

До сих пор в котельной не оборудованы бытовые помещения. Гидроизоляция в душевой нет, пол не зацементирован. В главном зале, где находятся котлы и топки, пол также не залит цементом.

Одним словом, те, кто пришел в тот день в котельную, узнали для себя много нового. С удивлением увидели они, что объект, о котором так много говорили, фактически не готов к эксплуатации. Впрочем, они еще больше бы удивились, если бы узнали, что котельная уже включена в отчет о выполнении плана капитального строительства за 1962 год.

Как это получилось? Очень просто. Из управления позвонили: «дайте процент!». И челябинские хозяйственники, дабы не ударить в грязь лицом, дали «нужный» процент... И вот уже в Москву летит депеша, в которой котельная фигурирует как принятый к эксплуатации объект.

К сожалению, подобные случаи не единичны и возникают они не без содействия руководящих работников службы наземных сооружений.

Долго строился в аэропорту Кольцово склад горюче-смазочных материалов, но на исходе 1962 года подрядчик в лице начальника СМУ-8 Михаила Ивановича Созинова решил, что пора волюнку кончать. Да и то сказать, как продолжать работы, если деньги все израсходованы! Словом, обстановка складывалась так, что склад ГСМ был просто необходимой фигурой в годовом отчете по капитальному строительству, и не беда, что там еще есть кое-какие недоделки...

А тут, кстати, в лице начальника базы аэродромного обеспечения Петра Петровича Матышина Созинов нашел единомышленника. Как представитель заказчика, Матышин преворил в жизнь анекдот о покупке «кота в мешке». Склад ГСМ был принят им с оценкой удовлетворительно... без обвалки, без канализации, без гидравлического и пневматического опробования!

И что же! Спустя два месяца оказалось, что склад, кроме того, что недостроен, не может принять горючее еще и потому, что в трубопроводе на отрезке от эстакады до насосной обнаружена течь. У «кота в мешке», по образному выражению кольцовских специалистов, оказался «свищ».

Работа на объекте, отчет «о пуске» которого сдан уже на хранение в архив, снова закипела, как на ударной стройке.

Чтобы только обнаружить дефект, пришлось в мерзлом грунте вырыть шестидесятиметровую траншею.

В каком же состоянии находится склад ГСМ в настоящее время, когда прошло почти полгода после того, как был подписан акт приемки объекта?

Состояние объекта до сего времени довольно плачевное. Сливная эстакада по существу работает на одну четверть мощности. Закачка горючего производится лишь из трех цистерн, тогда как мощность эстакады рассчитана на одиннадцать. Восемь цистерн, таким образом, простаивают в ожидании. А если говорить о недоделках помельче, то здесь, выходясь словами техника по оборудованию А. И. Кириченко, куда ни ткнись, везде либо течь, либо подсос.

— Задвижки Лудло, — добавляет слесарь по оборудованию В. Н. Назимов, — пришлось нам перебирать самим заново, так как все они были неправильно смонтированы.

С точки зрения охраны труда и техники безопасности на складе ГСМ также неблагополучно. Лестницы для подъема на резервуары болтами не закреплены, ограждения около электрических моторов отсутствуют.

Порочная практика приемки недостроенных объектов, видимо, прочно вошла в обиход кольцовских хозяйственников. Об этом свидетельствует тот факт, что тридцатичетырехквартирный дом в поселке был принят с оценкой удовлетворительно, в декабре прошлого года, а его заселение началось лишь в конце января. Чем можно объяснить такой разрыв во времени? Да тем же самым, недоделками, которые, кстати говоря, устранялись уже после заселения, да и по сей день дают себя знать.

Инженер по технике безопасности тов. Емельянов украсил своей подписью акт о приемке склада ГСМ. Ни служебные обязанности, ни долг представителя профсоюзной организации не помешали тов. Емельянову закрыть глаза на то, что весь комплекс бытовых помещений, предусмотренных по проекту, не отвечает минимуму требований.

Более чем странно выглядит в этом вопросе и позиция заместителя начальника управления М. А. Терентьева, который знал о существенных недоделках в Челябинской котельной, складе ГСМ и других объектах, но не вмешался в дело и не предотвратил очковтирательство.

Р. ЛАПИКОВ,  
В. СИБИРЕВ.

# Нам пишут

## ПОТЕРЯННАЯ СОВЕСТЬ

В связи с началом весенне-летней навигации более напряженным стал труд тюменских авиарботников. Бывают дни, когда небольшое по своим размерам здание аэропорта едва вмещает желающих улететь.

Тюменские авиарботники делают немало для того, чтобы пассажир остался доволен воздушным путешествием. Работники служб стремятся трудиться качественно, безаварийно.

Но, к сожалению, есть среди них отдельные товарищи, которым совершенно не знакомы такие понятия как честь и престиж работника Аэрофлота. На первом месте у этих горе-работников личная выгода.

15 мая в аэропорту мы были свидетелями такой картины. На посадку в самолет направлялась большая группа пассажиров. Люди торопились, у некоторых из них, кроме чемоданов, были дети. И, пожалуй, единственным человеком, который спокойно взирал на всю эту картину, был носильщик. Забыв о своей первой обязанности помогать пассажирам, он, как говорится, ни разу не пошевелился.

Еще более возмутительный случай произошел непосредственно при посадке в самолет. К трапу лихо подкатил тележку с багажом носильщик Ковалев. Одна из пассажирок, очевидно, впервые летевшая на самолете, заинтересовалась у него: сколько причитается за услуги. В ответ последовала выразительная пауза. В итоге две рублевых бумажки перекочевали из женской сумочки в карман нерадивого работника.

В дальнейшем, правда, любитель длинного рубля был вынужден вернуть деньги, но тем не менее этот факт говорит о том, что в отделе перевозок Тюменского аэропорта слабо поставлена воспитательная работа.

А. ПАВЛОВ, пассажир.

## Странное решение

Большой любовью у молодежи пользовалась до последнего времени спортивная площадка, расположенная на территории подразделения, где командиром Н. И. Волков. Пилоты, авиатехники подразделения, работники предприятия на протяжении ряда лет вкладывали свой труд, чтобы сделать площадку местом для хорошего отдыха.

В прошлом году на ней были оборудованы баскетбольная, волейбольная площадки. К летнему спортивному сезону этого года молодежь планировала разметить

беговую дорожку, сделать прыжковые ямы, установить перекладину. Были проведены два воскресника.

Как ни странно, но хорошее стремление молодежи к спорту не получило поддержки со стороны командования подразделения. Еще в 1961 году по указанию бывшего заместителя командира по наземным службам тов. Цыпина подпиливались футбольные ворота, срывались спортивные состязания. И вот последнее указание командира подразделения тов. Волкова: площадку перекопать.

Именно подобным отношением командования подразделения к спорту можно объяснить тот факт, что в коллективе спортивная работа чуть-чуть теплится, а команда подразделения на соревнованиях управления занимает далеко не почетные места.

Мы возмущены безответственным решением и требуем, чтобы спортивная площадка была восстановлена. Это тем более необходимо сделать сейчас, когда уделяется большое внимание всестороннему развитию советского человека.

**Т. ПОПОВ**, председатель ДСО «Ремпредприятия»;  
**Ю. АЗИЗОВ**, секретарь комсомольской организации;  
**Н. ЯКОВЛЕВ**, депутат городского Совета; **А. ЧЕРНОВ**, депутат райсовета.

## ШАХМАТНЫЙ ТУРНИР

В нашем коллективе немало любителей шахмат. По инициативе комсомольской организации мы решили провести у себя шахматный турнир. По таблице результатов сыгранных партий уже выявились претенденты на звание победителей. Лучшие игроки — пилоты М. Кузнецов и В. Варламов.

В июне с. г. мы думаем подвести итоги турнира. Лучшим шахматистам будут присвоены спортивные разряды.

**О. ШИРЯЕВ**, член комсомольского комитета Свердловского летного коллектива.

## МИ-1 ШТУРМУЕТ РЕКОРД

Едва забрезжил рассвет, все было уже на аэродроме. На зеленом поле стоит бело-голубой вертолет Ми-1.

Последний раз тщательно проверяют машину механики. Каждый винтик вертолета знает назизуть старший техник Игорь Алексеевич Лебедев — двадцать восемь лет он уже в авиации. Ему помогает механик Н. Д. Сычев.

Все готово к старту. В кабине — опытный летчик, командир подразделения вертолетов Алексей Андреевич Луценко. Спортивные комиссары Н. М. Голованов и В. А. Шыряев засекают время. 4 часа 52 минуты — старт!

Заглохотал двигатель. Ми-1 плавно пошел в небо. Погода была неблагоприятной. С

утра небо обложили тучи и вскоре после взлета пошел дождь. В условиях плохой видимости пилот должен был точно выдерживать курс по карте. Трасса полета проходила по замкнутому маршруту: Тушино — Вязьма — Лантево — Тушино. В 6 часов 26 минут спортивный комиссар зеленой ракетой сигнализировал: контрольный пункт пройден!

Дождь усиливается, облачность сгущается. Впрочем, пилоту приходилось бывать и не в таких переделках. За двадцать лет работы в авиации он летал около пяти тысяч часов, участвовал в сложных и ответственных рейсах. На первенстве СССР по вертолетному спорту Луценко дважды за

воевал звание абсолютного чемпиона. И сейчас он спокойно радуется на земле: «Центральная, Тушино, я — ноль первый. Полет идет по программе, прошел поворотный пункт».

К концу первого круга дождь прекратился. Над Тушином машина сделала круговой разворот и вновь взяла курс на Вязьму. Первый круг — 582 километра. Когда пошел девятый час полета, напряжение достигло максимума. И вот, наконец, вдалеке над Тушином показалась черная точка. Ми-1 быстро приблизился к финишу. А. Луценко сделал над аэродромом широкий круг и в 13 часов 23 минуты мастерски посадил машину. Еще

## ОЧЕРЕДНОЙ НАБОР СТУДЕНТОВ В КИЕВСКИЙ ИНСТИТУТ ГВФ

Киевский институт Гражданского воздушного флота готовит:

- инженеров-механиков по технической эксплуатации самолетов и двигателей;
- инженеров-электриков по технической эксплуатации авиационных приборов и электрооборудования самолетов;
- радиоинженеров по технической эксплуатации радиооборудования самолетов;
- радиоинженеров по технической эксплуатации радиооборудования аэропортов ГВФ.

Киевский институт имеет заочный факультет.

Правила приема в Киевский институт ГВФ общие для всех технических вузов СССР.

Для поступления в Киевский институт ГВФ желающие подают заявления на имя начальника института с указанием избранных поступающим факультета и специальности, а также сроков, в которые поступающий намерен сдавать вступительные экзамены, и места (для заочного факультета).

К заявлению прилагаются: характеристика для поступления в институт, документы о среднем образовании (в подлиннике), автобиография, медицинская справка (форма № 286), 4 фотокарточки (снимки без головного убора размером 3Х4).

Документы для приема в институт принимаются до 25 июля.

Поступающие на заочный факультет по всем специальностям подвергаются вступительным экзаменам по предметам:

- математика (письменно и устно);
- физика (устно);
- русский язык и литература (сочинение).

Зачисление в институт производится согласно правилам приема на 1963 год.

## СПОРТ

### Победители эстафеты

В минувшее воскресенье на стадионе Кольцовского аэропорта состоялась эстафета в честь открытия летнего спортивного сезона.

На старт вышли шесть команд. В каждой из них было по семь спортсменов. Здесь были представлены две команды ЛЭРМ, команды школы № 92 и Свердловского объединенного подразделения.

Итоги эстафеты следующие. Первое место заняла команда ЛЭРМ. Ее результат 7 минут 22 секунды. На второе место вышла команда школы № 92 с результатом 7 минут 35 секунд и на третьем месте спортсмены Свердловского объединенного подразделения, пробежавшие дистанцию за 8 минут 13 секунд.

Команда - победительница ЛЭРМ награждена переходящим кубком и Почетной грамотой. Командам школы № 92 и Свердловского объединенного подразделения, занявшим второе и третье места, вручены Почетные грамоты.

Следует отметить ряд недостатков в организации эстафеты. На соревнованиях вообще не были выставлены спортсмены от

служб связи, движения и автобазы. Вот наглядный показатель того, что руководители тт. Зенцов, Теплицкий и Пакулин не интересуются спортивно-массовой работой. А их-то долг как раз ее и поддерживать, и пропагандировать.

Следует отметить и то, что организация соревнований желала быть лучшей. На стадионе не сочли нужным явиться руководители коллективов служб, представители партийных и общественных организаций. А их помощь была бы здесь не лишней.

**А. СЕРГЕЕВ**, секретарь комитета ВЛКСМ Свердловского объединенного подразделения.

### Вышли на 7 место

В прошлое воскресенье на стадионе завода Химмаш разыгрывалась футбольная пуля на первенство города. Команда Кольцовского аэропорта хорошо провела эстафету 11 по 100 и вышла на седьмое место среди тридцати команд, оспаривающих первенство города.

## Плава КОЛЕТ

### Тормоз

Достигнув в прошлом положенья, От жизни так отстал теперь, Что стал виною,

к сожаленью, Оч многочисленных потерь. Дела стоят —

он в ус не дует, Убито время — не беда, Прошло «сегодня» —

«завтра» будет, Прохлопал что-то — ерунда. Живет по принципу такому: Зарплата есть,

что горевать, Вся соль — начальнику

любому Как можно больше угождать. Так дни идут,

летят недели, Зима сменяется весной. И он за пенсией без лени

Идет с протянутой рукой. А. ШУБИН.

## Поматор включен!

### «Просветился»

Авиатехник Тобольского аэропорта Н. В. Маркин 16 мая с. г. прилетел в Свердловск на учебу. Из Кольцово он отправился на розыски учебного подразделения. Оно там не оказалось, и он «попутно» побывал у тет-ки на блинах, где «выпил рюмку, выпил дже» и т. д., как в известной песенке.

Два последующих дня он являлся в учебное подразделение с глубокого похмелья и пытался выяснить у товарищей, пахнет или не пахнет от него водкой.

Сейчас, наконец, выяснилось: дело «пахнет» исключением. Товарищ успокоился...

Приехал на учебу Маркин. Быка взял сразу за рога: Ликеров, вин познал все марки — Была минута дорога! Три дня — ни много и ни мало На водку тратил свой запал... Охота к «знаниям» пропала, Как только на крючок попал!

## На воздушных ТРАССАХ МИРА

### Новая авиалиния

14 мая с. г. первым пассажирским рейсом корабля Ил-18 по маршруту Рига—Новосибирск открыта новая прямая авиалиния, связывающая Балтику с Сибирью.

### По Аэрофлоту

21150 пассажиров на одном самолете

Не много ли для Ту-124? Оказывается, можно было разместить еще больше. Дело в том, что весит каждый из пассажиров всего 40 граммов, а возраст — одни сутки.

Доставили их к самолету в автобусах и автомашинах с Хаапсальской, Вырусской и Раквереской инкубаторных станций в специальных коробках по 50 штук в каждой.

Цыплята оказались «благородной крови» — красной мясо-яичной породы Нью-Гемпшир. Их мамы давали 160—170 яиц в год и набрали чистого веса до трех килограммов. Разумеется, и дети не посрамят своих родителей, несмотря на то, что, едва появившись на свет, им приходится менять климат — перебраться в солнечную Молдавию.

«Пассажиры» вскоре освоились. Их не смущали ни высота более 9000 метров, ни температура за окном самолета в 60 градусов мороза.

Незаметно пролетели полторы тысячи километров, и самолет, пробив толщу белоснежных облаков, пошел на снижение. Внизу был Кишинев.

Редактор Р. ЛАПИКОВ.

НС 14470 Заказ № 4285

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