

Авиатор Урала

№ 87 (1393).
СУББОТА,
14 НОЯБРЯ
1964 г.
Год издания
XXII

ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА УРАЛЬСКОГО
УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ И ТЕРКОМА
ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

Лучшие из лучших

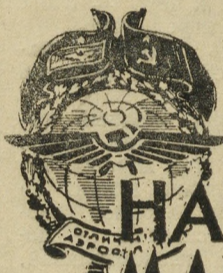
Плодотворно потрудились в канун октябрьских торжеств авиарботники служб движения и связи Кольцовского аэропорта. Лучшие из них награждены Почетными грамотами и занесены на Доску почета своего коллектива.

Почетными грамотами награждены: старший диспетчер АДП В. С. Оплетин, диспетчер РДП В. Н. Халтурин, диспетчер информационно-справочной службы Л. К. Курочкина. На Доску почета первого Свердловского подразделения занесены фамилии руководителя полетов И. В. Юрьева и диспетчера посадки А. Г. Крылова. 15 работникам службы движения Кольцовского аэропорта объявлена благодарность.

Не менее успешно поработали и связисты. Ими оборудованы вышка КДП и другие объекты, проделан большой объем монтажных работ при подготовке к осенне-зимней навигации.

В праздничном приказе командира первого Свердловского подразделения П. П. Збыковского отмечены Почетными грамотами лучшие связисты. Среди них — инженер АТС А. Ф. Сыскова, радиотехник Ф. Н. Кузьмин, радиооператор Т. Д. Запрудина, инженер узла радиолокации и радионавигации Ю. А. Ильичев, светотехник Н. И. Лебединская и другие. Благодарностей удостоены 17 связистов.

Все они в повседневном труде с честью оправдывают это высокое доверие.



НАШИ МАЯКИ

коммунистического труда. Среди них — командир летного коллектива А. В. Никулин, старший штурман Б. П. Вотинов, бортмеханик первого класса Г. А. Цешинский, бортмеханик Б. С. Насобин и многие другие авиарботники.

Р. РКИЕВ,
зам. председателя цехкома
летного коллектива.



Видим мы мечту вдаль. И разведчикам земли,
Крылья труд большой дает — И разведчикам высот.

РАЗВЕДЧИКИ БУДУЩЕГО

Больших трудовых успехов добились на предоктябрьской вахте авиаторы первого Свердловского подразделения. В канун праздника пополнились ряды коллективов и ударников коммунистического труда.

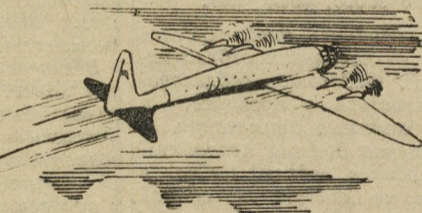
Почетное звание маяков присвоено экипажам кораблей ИЛ-18, возглавляемым И. С. Медведевым, Н. А. Пензиным, Л. А. Клочковым,

Д. И. Шурло, М. С. Горбиком и другими опытными командирами. 9 экипажей кораблей ИЛ-18 стали коммунистическими, 6 экипажей кораблей ЛИ-2 также удостоены этого звания. В ряды маяков встали и два экипажа АН-24, возглавляемые А. М. Казанцевым и А. И. Балтиным.

Более 60 авиаторам присвоено звание ударника

О
Ч
Е
Р
К

Рядовой Крылатой Гвардии



АВТОР публикуемого очерка «Рядовой крылатой гвардии» Василий Иванович Ярков — бывший бортрадист 1 класса Тюменского подразделения. Сейчас бывалый авиатор находится на заслуженном отдыхе. В печати выступает не впервые. Он внештатный корреспондент Тюменского областного радио и ряда газет. Его корреспонденции, очерки, рассказы и зарисовки не раз печатались и в нашей газете. Связи с родным Аэрофлотом В. И. Ярков не теряет — рассказывает о жизни и труде тюменских авиаторов.

БУФЕТЧИЦА была встревожена не на шутку. «Почему, в самом деле, исчезают гирьки от весов? Кому они нужны, зачем? Кроме летчиков, здесь никто не бывает», — недоумевала она. А гирьки продолжали исчезать... Она и не подозревала, что кто-то из авиаторов виновник ее тревог. Такая мысль ей даже и в голову не приходила...

«...В самом деле, какого черта я забываю выбрать антенну перед посадкой!» — размышлял про себя бортрадист Володя Чупров. Сколько же можно терять этих грузиков?.. Связь Володя с пунктом вылета держал до конца — там уже не беспокоились, знали — са-

молет долетел благополучно, заходит на посадку.

Бортрадисту хотелось взором охватить все вокруг — сразу выросшие дома, деревья, ставших различимыми людей, всю красоту земную. До чего ж интересно! Внимания-то на все и не хватало. А уж машина несется к площадке, окантованной елочками, вот она коснулась лыжами ледового аэродрома, подняв тучи снега.

«Антенна! — вспоминает Володя и лихорадочно крутит ручку лебедки, с первых оборотов не чувствуя привычной тяжести грузика. — Опять потерял! — сокрушается он. — Как теперь быть?» Лететь нужно, а без связи нельзя. И какой же он

бортрадист, если не найдет выход. И он нашел. Сначала выпросил шутя у буфетчицы гирьку, ну, а на второй, на третий раз, — где она их напасется. Но Володя вышел из положения...

С улыбкой вспоминает этот эпизод бортрадист лайнера ИЛ-18 Владимир Чупров (не один он «грешен», и другие радисты давали на посадке «зевка...»). Как не вспомнить те тихходные самолеты, на которых началась его летная служба более двадцати лет назад!

...Приметили летчики сметливого радиста Салехардского аэропорта. Молодец, парнишка! Связью экипажи обеспечивает, добросовестный, расторопный. Крутится возле летчиков, слушает с раскрытым ртом бесчисленные авиационные байки, торчит в свободное время возле машин, помогает техникам. Дрогнет на морозе в своей подбитой «рыбьим мехом» малице, но в тепло не уходит — настоящий сибиряк, мороз его только румянит. По всему видно — тянет мальчонку в небо. А,

раз так, почему бы и не полетать!

Так житель далекого Салехарда зырянин Володя Чупров стал авиатором. Без курсов. Без училища. Командиры решили: радист, ну, значит, не все ли равно, где держать связь, — на земле или в воздухе. А авианауки изучит потом... Время было военное, в людях нехватка. Вчера мечта казалась несбыточной, далекой, а сегодня сбылась.

Опытный инструктор сразу уловил в юном Володе «авиационный душок». Со взлета сел самостоятельно за пульт радиостанции.

— Держи связь сам: принимай метеосводки, сообщай местонахождение, расчетные данные, я буду подсказывать.

— Да что ты мечешься от борта к борту?!

— Там корова!

— Что, какая корова?

Инструктор глянул за борт: по дороге, смешно подбрасывая зад, мчалась корова — она-то и привлекла внимание радиста.

— Ага! Корову увидел. А

Строки
из пера

На страже безопасности полетов

Группы и посты содействия партийно-государственному контролю — новая, более совершенная форма участия самых широких масс в борьбе за подъем экономики нашей страны, претворение в жизнь решений партии и правительства.

В состав группы и постов содействия ЦК в службе движения Кольцовского аэропорта избраны тт. Дорофеев, Каечин, Козлов, Мальцева, Севидов, Халтурин, Мартюшев. Долг дозорных партии — контролировать на своем участке производства работу всех специалистов, своевременно вскрывать недостатки, т. е. в наших условиях — это строгий контроль безопасности полетов, грамотное и оперативное обслуживание рейсов.

Задача народных контролеров нашего коллектива очень почетна и ответственна. Тем не менее, можно быть уверенным: она будет решена успешно.

И. ЮРЬЕВ,
руководитель полетов.

ПРАЗДНИК РАДОСТЬЮ

ОТМЕТИЛИ

Хорошо встретили Октябрьский праздник авиаторы второго Свердловского подразделения. 47-ю годовщину Октября они собрались отметить в своем клубе.

С докладом выступил перед собравшимися секретарь партбюро летного коллектива В. З. Белоусов. После торжественной части участники художественной самодеятельности клуба демонстрировали свое мастерство. Праздничный концерт был открыт выступлением вокального ансамбля, затем его сменил эстрадный оркестр.

Радостью отметили праздник авиаторы. Массовые игры, танцы, шутки и смех — вот что заполняло клубный зал. Не остался без внимания и дети авиарботников — для них были организованы праздничные утренники.

Н. ЗАМЯТИН,
заведующий клубом
Уктусского аэропорта.

ну, покажи, в какой стороне аэродром?

Чупров быстро указал правильное направление на площадку.

«Получится из парня заправский авиатор», — подумал инструктор, слушая четкую дробь морзянки новоиспеченного радиста. Он понимал охватившие того «авиачувства» — ведь впервые в воздухе...

Как давно это было! Сколько сменялось самолетов, экипажей, трасс. Иных разметала судьба повсюду, другие расстались с бортом. Чупров верен избранному пути, а он не из легких.

...Та зима была трудной для летчиков — погода их не баловала, почти каждый день снегопады, метели. А край без связи не оставишь, рейсы выполнять нужно, жизнь требует. И летали. Порой в дьявольски сложных условиях. Доставляли на Север срочные грузы, пассажиров, оттуда — ценную пушнину, первосортную рыбу.

Вот и на этот раз. Добрый старый Г-1 пробивался на далекую заполярную зимовку. И вдруг резко ухудшилась видимость. А попробуй-ка найди в сплошной белой кутерьме пять-шесть при-

(Окончание на 2-й стр.)

(Окончание. Нач. на 1-й стр.)

земистых домишек, по самые крыши занесенных снегом... Радиооборудование тогда на самолете этого типа известно какое было, да и земля для полетов в сложной обстановке не могла обеспечить экипаж своими средствами. Важно было выскочить в непосредственной близости к пункту прилета.

А тогда? Тогда Володя включал свой чудо-прибор — «Говорильня два»... Что это за прибор? В сущности его и нет. Просто наземный радист по звуку моторов наводит на себя самолет. Просто? Не совсем. Нелегко найти таким далеко не совершенным «методом» площадку, «прицепиться» к какой-нибудь темной точке на снежной целине и чутьем посадить машину. Спасибо, Володя! Твой «радиокомпас» действует исправно...

Десятки раз подобным способом помогал Чупров экипажам восстанавливать ориентировку, а от умения бортрадиста здесь многое зависит. Потому сразу молодой парнишка завоевал авторитет среди пилотов — быстрый, веселый, острый на язык, никакой работой не гнушается. К тому же весом легок, иногда и это имеет значение...

Случались казусы — «сдавали» моторы, пришлось садиться на вынужденную, менять двигатели в полевых условиях — доля не из завидных. Начинаясь жизнь в «курпаткинском чуме» —

ОЧЕРК

РЯДОВОЙ КРЫЛАТОЙ ГВАРДИИ

ночевки в спальных мешках, зарывшись в снег. Тяжелая физическая работа на морозе, питание зачастую мороженой пищей, холод, невзгоды — вот уж где истый северянин показывал пример мужества, неприхотливости, выносливости и выдержки.

Довелось Чупрову поработать и на гидросамолетах, испытать на себе все «сладости» жизни «авиационного матроса». Он и тогда не унывал, не тяготился нелегким трудом. Попробуй-ка управиться с якорями при постановке громадины летающей лодки — силенка нужна. Да еще какая! А потом появились в подразделении оснащенные новой техникой самолеты, и Чупрову довелось познакомиться с новейшими методами радионавигации и слепой посадки.

Шли годы. Бортрадист Чупров летал на линиях: Свердловск — Adler, Ташкент, Алма-Ата, Москва, Красноярск и многих других. Возмужал, окреп, вытянулся парень. Обзавелся семьей. Отец семейства. Солидность нужна. А где ее взять? По-прежнему нет-нет, да и прорвется этакий «петушок» в голосе. Теперь у него свои питомцы — им он передает опыт, накопленный в полетах. Хорошо отзываются пилоты о радистах, которым

давал «провозные» Владимир Чупров.

Годы бегут. Вторые пилоты давно летают командирами, на смену им приходят другие. Меняются машины. Появились новые маршруты, новые задания. Неизменным остается лишь страстная влюбленность в свое дело, связанная с небом, с эфиром. Поистине «воздушная» профессия у бортрадиста.

А однажды... В общем, грустное воспоминание... Самолет на базу не вернулся. Тяжело травмирован — прикован к больничной койке. Что говорят врачи? Разное. Обнадеживают, успокаивают. — Буду я летать?

— Это неизвестно, мил человек. Посмотрим сначала, как будешь по земле-то ходить. А ты — летать, Больно шустрый!..

Думы, думы... Сколько их он передумал за месяцы изнурительного лежания. Вся жизнь прошла как в кино. И такое «кино» — каждую ночь... И только дойдет до последних «кадров» — треск, удар!.. Стоп, Володя! Думаю о другом, эти «кадры» тебе ни к чему — о них уже думано-передумано... «А летать буду, не сразу, через годы, но добыю своего!»

Исхудавший, бледный возвратился домой. Чем теперь заниматься? Чем хочешь. Тебе даже пенсию платят по инвалидности. А самое главное, врачи сказали — поправляйся, выздоравливай,

нужно окрепнуть. А мощные турбины сотрясают воздух на аэродроме и зовут, зовут... В их могучий рев вплетается рокот поршневых двигателей, но он кажется слабым-слабым. А когда-то...

Нет, уж если летать теперь, то только на реактивных! Пока же — увеличивать прогулки, все больше, все дальше. Не раскисать, закалять свое тело. Мы еще поборемся!..

Кипучая натура не мирится с бездельем. Он по горло окунулся в деятельность своего коллектива. Недаром говорят здесь в шутку: «Вырастет роща Чупрова». Это — дань горячему участию в озеленении авиагородка. Ни одно мероприятие, ни одна комиссия не обходится без него... Беспокорный человек — так отзываются о Владимире.

Но... уши слушают, как музыку, моторный шум, а взор тянется к небу — там бороздят воздушный океан его товарищи. Счастливы! Это они, его друзья, поддерживали в нем мысль — полетать еще Володя, ты еще полюбишься на землю с заблажных высот, верим в тебя!

...Серебристый красавец-самолет стоит, готовый к полету. Свое место занял бортрадист Владимир Андреевич Чупров. Сложное у него хозяйство: десятки разных чувствительных аппаратов, электрометров, агрегатов. Пройдет несколько часов, и

уральцы увидят Черное море. Быстро доставит пассажиров Чупров на этом турбовинтовом гиганте. Он снова в строю!..

Эта мечта родилась, как ни странно, на больничной койке. Он ее вынашивал долго-долго. Как добился цели? Мужеством, упрямством, волей. А ведь врачи не думали давать ему путевку в авиацию. И если спросить у него:

— Так как же все-таки, снова в небо? Ведь трудно пришлось, — он ответит:

— Ничего, двужильный я! — и неожиданно рассмеется звонко, задорно. Нельзя не поверить, нельзя не улыбнуться...

У Владимира простое юношески свежее лицо, светлые глаза с веселой искоркой — «бесинкой» в зрачках. Такие люди отзывчивы на шутку, сами не прочь пошутить, с такими всегда весело. На голове телефон, руки на пульте радио — он слышит, как земля даст «добро» воздушному лайнеру.

Высоко-высоко мчитя серебристая точка, оставляя нежный белесый след, тающий постепенно в «пятом океане». Это след в небе. Оставил Владимир Чупров след и на земле. Это и роща Чупрова, и самое главное — след в сердцах у других. А такой остается надолго.

В. ЯРКОВ.

Тюменский аэропорт.

РЕЙД ПЕЧАТНИ

В СЕНТЯБРЕ нынешнего года в Кольцовском аэропорту был избран «Комсомольский штаб за отличное обслуживание пассажиров» Дело это важное и нужное. Руководители коллектива П. Збыковский, А. Кобелев, Е. Федосыин и другие заверили молодых активистов, что с их стороны будет им оказана необходимая помощь. Так и сказали: «В чем нужно — поможем...»

Минуло два месяца. А обещания эти повисли в воздухе. Комсомольцы, как говорится, «варятся в своем соку» и не дожидаясь претворения в жизнь этих высоких слов.

Как известно, члены комсомольского штаба должны быть в постоянном контакте не только с администрацией аэропорта, но и с пассажирами. Ведь именно пассажиры и замечают те неполадки, которые случаются в обслуживании их, они и высказывают свои претензии к работникам Аэрофлота.

Но о каком полном контакте можно говорить, если сам штаб «поселен» в техкласс аэровокзала, а не находится там, где положено быть ему. Законную площадку штаба занимает ныне диспетчер городского автохозяйства. Непонятно такое равнодушие к штабу.

Нет у штаба ни своей инструкции, ни даже расписания рейсов. Без всего этого, конечно, работать активистам нелегко.

Благо, хоть телефонную связь провели.

Книга дежурств штаба заведена 14 октября. В ней — биография рабочих будней аэропорта. Немало записано и различного рода замечаний. Казалось бы, каждая такая рейдовая проверка должна постоянно контролироваться. Но этого, увы, нет.

Только двадцать дней спустя — 4 ноября — начальник отдела перевозок Е. Федосыин соблаговолил расписаться о проверке и дать необходимые примечания. А ведь проверка должна проводиться 3—4 раза в неделю! Сейчас в книге вы не найдете ни единой росписи руководителя. А жаль! Далеко не все гладко у нас в обслуживании пассажиров. Полистаем книгу...

4 ноября. В этот день дежурили комсомольцы-сипонтики Якушина, Пыжьянова и другие. Они проверили рейс 660. Транзитные пассажиры шли на самолет без сопровождения дежурной из сме-

ны № 1. На перроне без повязок несли службу работники отдела перевозок Гришова и Валишина. На замечания комсомольских активистов они ответили грубостью.

Было замечено и то, что бортовая бригада во главе с тов. Кудряшовым грузит бортпитание во время посадки пассажиров, что вызывает ненужную толкучку.

В тот же день рейс 469 провел заместитель начальника комсомольского штаба Н. Евсеенко. Пассажиры на самолет прибыли вовремя, но рейс задержался на 20 минут: поздно подвезли трап и доставили багаж. Та же участь постигла и рейс 479. Правда, на нем было израсходовано лишь резервное время.

5 ноября. Дежурство несли лэрмовцы тт. Ануфриев, Баженова, Гилев, Берсенева. На рейсе 479 — задержка бортпитания, на самолете рейса 50 оказалось 5 газет на сто пассажиров! Командир корабля задал вопрос: могут ли экипажи обеспечиваться свежими газетами в конечном аэропорту, если рейс задерживается? Думается, пора решить и эту проблему. На рейс 729 почему-то не подали автопоезд. Пассажиры вынуждены были идти пешком. Причем, без сопровождающего.

6 ноября. На вахте — автобазовцы Ломков, Сумин, Добрынин, Телегин. Ими проверены четыре рейса. 384 рейс задержали заправщики, а самолет рейса 469 был убран плохо и к тому же задержался на заправке горючим. По рейсам 23 и 49 замечаний не было, но бортпроводники жаловались на плохое обеспечение свежими газетами.

Заметили рейдовцы и то, что дежурные отдела перевозок обслуживают пассажиров без наручных повязок. Обратились с

претензией к начальнику смены тов. Матусовичу. «Повязки дорогие и сделать их очень трудно», — пояснил он. Да, задача не из легких. Как не согласиться с ним! Может быть, кто поможет ему выйти из такого затруднения?

7 ноября. Праздничное настроение, и... будничные беспорядки. В этом убедились дежурные по штабу связисты Загвоздина, Чернова, Плотников. На рейс 695 пассажиры пришли без сопровождающей дежурной. Один из пассажиров отправился в воздушное путешествие в нетрезвом виде, хотя неоднократно давались указания не регистрировать и не садиться таких в самолет. На 542 рейсе повторяется старое: бортпитание грузят и одновременно производят посадку пассажиров. Разумеется, бортпроводники не довольны. А кого это устраивает?

Все это происходит не без причин. Штабисты пишут в книгу и на этом миссия их окончена. А кто же обязан контролировать эти записи, принимать по ним соответствующие меры? Видимо, администрация. Но этого нет. Из рейса в рейс повторяется одно и то же: задержки, беспорядки. А сколько записей о комнате матери и ребенка? Почти в каждом рейде. Мер, увы, не принято никаких.

Начальство не балует нас вниманием, — жалуются штабисты. Поэтому не случайны и казусы, подобный которым произошел 4 ноября, когда в горагентстве продали билет, а самолет в этот день по расписанию не летел. Правда, пассажира отправили — без помощи штаба.

Мы надеемся, что комсомольский штаб за отличное обслужи-

вание пассажиров найдет, наконец, поддержку и помощь со стороны администрации аэропорта в лице П. Збыковского, А. Кобеле-

КОМСОМОЛЬСКОМУ ШТАБУ НУЖНА ПОМОЩЬ

ва и Е. Федосыина. И слова их претворятся в дела — будет у нас и расписание рейсов, и своя инструкция, и комната в зале ожидания, где ей необходимо быть — на виду у пассажиров. Постоянный контроль и поддержка — вот что штабу необходимо. Для пользы общего дела.

В. НЕБОЛЬСИН,
начальник штаба;
Н. ЕВСЕЕНКО,
заместитель начальника штаба;
Е. ЛИПОВИЧ,
сотрудник газеты
«Авиатор Урала».

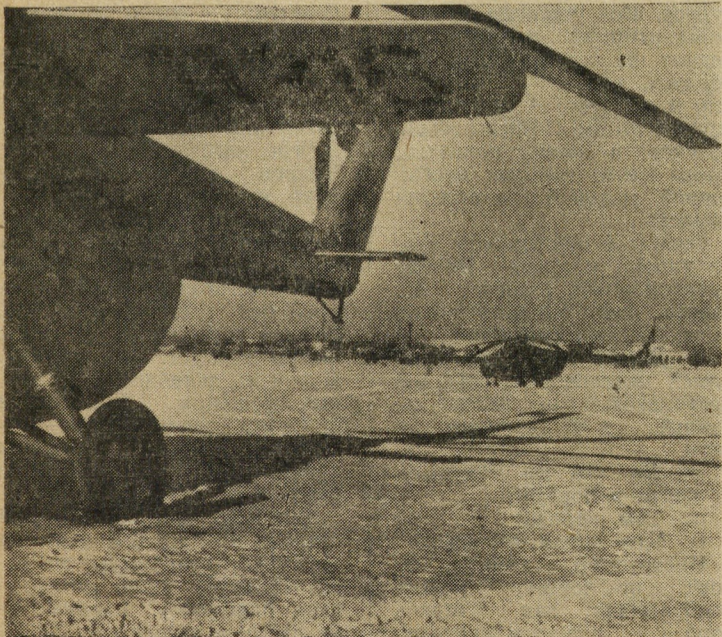
И. Т. ЧЕРНЕНКО

После тяжелой болезни скончался Иван Терентьевич Черненко, помощник начальника Кольцовского аэропорта. Родился И. Т. Черненко 27 мая 1915 года. Вся его жизнь — достойный пример служения партии, родному народу.

Иван Терентьевич Черненко — участник Великой Отечественной войны, полковник в отставке. За ратные подвиги он награжден двумя орденами Боевого Красного Знамени, двумя орденами Красная Звезда и многими медалями.

Работая в коллективе Кольцовского аэропорта, И. Т. Черненко зарекомендовал себя способным работником, отзывчивым и добрым товарищем. Мы приносим свои сердечные соболезнования семье и родным покойного.

Группа товарищей.



ВЕРТОЛЕТЫ ГОТОВЫ В ПУТЬ.



Свердловск, 20,

аэропорт Уктус.

Б2-05-21, доб. 1-96.

И. о. редактора Е. ЛИПОВИЧ.

НС 35656.

Заказ № 5702.

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