

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

№ 27 (2040).

СРЕДА,

28

ИЮЛЯ

1976 г.

ГОД ИЗДАНИЯ

XXXV

Цена 2 коп.



Авиатор УРАЛА

ОРГАН УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ
И ГЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

Решения
XXV съезда
КПСС —
В ЖИЗНЬ!



Победителям

соревнования—

путевки

«Спутника»

Уральское управление гражданской авиации прислало сорок путевок в международные молодежные лагеря «Спутник». Путевки предназначены для поощрения молодых передовиков производства, победителей социалистического соревнования, членов комсомольско-молодежных коллективов.

До конца года молодые авиарботники побывают в Сочи, Ростове-Великом, в Латвии и других точках Советского Союза.

Первыми авиаторами, получившими путевки, стали авиатехники из Кольцово Владислав Бердников и Валерий Морозов, свердловские бортипроводницы Светлана Парфенова и Ольга Шинкина, второй пилот самолета Ан-24 Маргарита Беседина.

А. ЕРЕМИН.

ЛЕТО — горячая пора для авиаторов. Справиться с отпавкой возросшего потока пассажиров и грузов точно по расписанию и показать сервис самого высокого уровня — эта за-

дача стоит перед каждой службой аэропорта. Однако в летнее время должна решаться и другая важная задача — заблаговременная и тщательная подготовка к осенне-зимней навигации. Ведь если сейчас будет упущен этот резерв времени, зимой придется трудно. Анализ работы служб спецавтотранспорта предприятий управления за прошедший зимний период показывает, что из-за несвоевременной, некачественной подготовки техники было допущено большое количество задержек вылетов самолетов. Так, в IV квартале 1975 г. и в первом квартале 1976 года в аэропорту Кольцово произошло, соответственно, 18 и 26 задержек вылетов самолетов, в аэропорту Киров — 9 и 14, в Челябинске — 8 и 5. «Рекордсменом» по задержкам стала служба спецавтотранспорта Кольцово. Только в январе здесь было допущено 15 задержек вылетов самолетов, что составляет 87,5 проц. от общего количества задержек по вине служб спецтранспорта предприятий управления. Такой результат неудовлетворительной подготовки спецмашин.

ЗИМА

Начальники служб спецтранспорта предприятий управления, особенно Свердловского — Е. П. Пакулин, Кировского — В. С. Крупин, Челябинского — А. Н. Солохин, не сделали выводов из ошибок прошлой зимы и до настоящего времени не приступили к подготовке

как по спецмашинам для обслуживания самолетов, так и по аэродромной технике. Начальники служб спецтранспорта предприятий управления, особенно Свердловского — Е. П.

автогакторной техники к работе в предстоящий зимний период. Графики подготовки техники еще не составлены, машины не профдефектованы, не определен объем работ по каждой машине. Необходимые запасные части по линии «Сельхозтехники» не приобретены. Заместители начальников аэропортов по наземным службам Г. И. Селезнев, Л. А. Дударев и другие не обеспечили выполнение работ по своевременной и качественной подготовке автотранспортной техники к зиме, а от такого результата будет зависеть работа всех служб предприятия.

СЛУЖБЫ спецтранспорта недоукомплектованы личным составом, бригады аэродромных машин и механизмов по существу расформированы, водители этих бригад отвлекаются на выполнение других работ и подготовкой техники к работе в зимний период не занимаются. Не сделан расчет потребности техники и личного состава для обеспече-

ПРЕДЪЯВИТ

ния работы предприятий в зимний период, неудовлетворительно проводится техническая учеба водителецкого состава. Он слабо знает особенности эксплуатации техники в зимнее время. Начальники аэропортов Кольцово, Киров и других недостаточно выкинут в работу службы спецтранспорта, и только когда эту службу начинает «лихорадить», предприятия и аэропорт закрываются, тогда начинают бить тревогу.

НЕОБХОДИМО провести и тщательную подготовку к зиме зданий, сооружений, особенно пассажирского комплекса и жилья. В предприятиях управления в последние годы были случаи, когда из-за нерадивости и халатности отдельных руководителей целые системы и сооружения выходили из строя. Так была разморожена система отопления в гостинице аэропорта Пермь; обрушился ангар-склад отдела перевозок в аэропорту Кольцово; длительное время находился без отопления гараж в аэропорту Челябинск; бездействовал цех бортипитания в аэропорту Кольцово, в котором, кстати, работы не закончены и по сей день.

Строго спросит зима со всех нерадивых. Пока не поздно, необходимо под-

готовить на должный уровень работу снабженческих органов, сантехнических, теплотехнических служб, ремонтно-строительных бригад и привести в порядок кровлю зданий, утеплить помещения, остеклить их, создать запас топлива, привести в порядок спецобмундирование, проявить максимальную заботу об условиях труда людей зимой. Чем иным, кроме как вопиющей бесчеловечностью руководителей, можно объяснить тот факт, что рабочие остались без теплых рукавиц? Нужно привести в порядок все помещения для обогрева личного состава, не забывая при этом об охране труда, технике безопасности и пожарной безопасности, ведь в прошлом году в помещениях

ступили и в этом году, тогда как кровли зданий протекают, откосы разрушились, рамы окон и дверные полотна рассохлись. Эта бесхозяйственность создает отталкивающее впечатление у пассажиров воздушного транспорта.

Территории аэропортов и даже летные поля всюду заросли бурьяном, что крайне опасно в пожарном отношении, особенно на складах ГСМ. Изгородь многих аэропортов газурены и покосились, подъездные пути не ремонтируются.

К местным органам власти руководство предприятий за помощью обращается редко и ненастойчиво. Начальникам аэропортов, их заместителям по наземным служ-

бам и начальникам служб спецтранспорта, опираясь на партийные, профсоюзные и комсомольские организации, на творческую инициативу личного состава, необходимо форсировать подготовку к зиме всех наземных служб, проведение в порядок зданий, сооружений и техники, с тем чтобы зима не застала врасплох.

М. ТЕРЕНТЬЕВ, заместитель начальника Уральского управления гражданской авиации по наземным службам.

СЧЕТ

техбригад у нас были случаи отравления угарным газом и пожары от различного рода печек-временок, особенно работающих на жидком топливе.

ОТДЕЛЬНЫЕ руководители уделяют недостаточно внимания подготовке к навигации аэропортов МВЛ. Некоторые здания и сооружения в портах Чесма, Байкалово, Ирбит, Мокротово находятся в запущенном состоянии и не ремонтируются по нескольку лет. К приведению их в порядок не при-

бам и начальникам служб спецтранспорта, опираясь на партийные, профсоюзные и комсомольские организации, на творческую инициативу личного состава, необходимо форсировать подготовку к зиме всех наземных служб, проведение в порядок зданий, сооружений и техники, с тем чтобы зима не застала врасплох.

М. ТЕРЕНТЬЕВ, заместитель начальника Уральского управления гражданской авиации по наземным службам.

М. ТЕРЕНТЬЕВ, заместитель начальника Уральского управления гражданской авиации по наземным службам.

* Навстречу Дню Воздушного Флота СССР

40 лет в авиации

36 лет работает в Кировском авиапредприятии ветеран Великой Отечественной войны и ветеран труда коммунист П. Д. Скопин.

Свою жизнь с авиацией он связал ровно 40 лет назад и прошел трудовой путь от авиамоториста до старшего авиатехника звена.

С первых дней и до победы он сражался на фронтах с фашистскими захватчиками. Родина по заслугам оценила его ратные дела, наградив тринадцатью боевыми наградами.

После окончания войны вновь продол-

жает трудиться в аэропорту. На его счету не одно поколение учеников, которым он передает свой богатый практический опыт. За трудовые успехи имеет две правительственные награды.

Не сломлено П. Д. Скопина и несчастье. Потеряв ногу на про-

изводстве, он не ушел из родного предприятия и продолжает добросовестно трудиться, как подобает коммунисту.

В октябре 1974 года коллектив тепло проводил ветерана на заслуженный отдых. Но не таков Петр Дмитриевич, чтобы сидеть дома сложа руки. Он продолжает работать на прежней должности, бригадиром в ЦАРМе.

Коллектив АТБ желает юбиляру крепкого здоровья и новых успехов в трудовой деятельности.

А. САДЫРИН, инженер ОТК.



Большое событие произошло накануне Дня Воздушного Флота в жизни техника лаборатории цеха АиРЭО АТБ Уктусского авиапредприятия Михаила Павловича Терентьева: партийное собрание АТБ приняло его в ряды Ком-

мунистической партии Советского Союза. Третий год работает в лаборатории Михаил. За столь короткий срок он сумел зарекомендовать себя хорошим специалистом, активным рационализатором. Фото А. НАГБИНА.

ДВАДЦАТЬ ЛЕТ НАЗАД,
В ИЮЛЕ 1956 ГОДА,
В СВЕРДЛОВСКЕ ВПЕРВЫЕ
ПРОИЗВЕЛ ПОСАДКУ
САМОЛЕТ ТУ-104...



● Алексей Андрианович Кошелев.

С ВЕТИТ ли во всю солище или идет дождь, метет метель или наступают весенние дни, — всегда спешат в аэропорт назначения огромные себерибристые машины. И люди давно призывали к ним: теперь мало осталось жителей больших, да и малых городов, хоть раз в жизни не летавших в отпуск или в командировку. И почти каждый из пассажиров Аэрофлота поднимался по трапу в самолет, рожденный в конструкторском коллективе под руководством Туполева. А всего двадцать лет назад такие самолеты многим и не снились. Только войны Советской Армии видели на учениях могучие реактивные бомбардировщики.

Один из таких бомбардировщиков — Ил-28 — первым «демобилизовался». С него сняли вооружение и он, переименованный в Ил-20, стал исправно доставлять самые срочные грузы. Главной его заботой были матрицы центральных газет. А основной задачей — обучение летчиков гражданской авиации пилотированию реактивной техники, подготовка «земли» к ее приему. Одним из первых городов, куда стал летать Ил-20, был Свердловск.

В марте 1953 года матрицы прилетели на реактивной технике. В аэропорту Кольцово самолет встречало немало людей. И среди них — Федор Семенович Воробьев, авиа-техник. Ему псевело в жизни сразу после школы, которую он закончил в Троицке, пошел Федор в авиационно-техническое училище. Поступил в 1948 году, а в 1951-м с дипломом авиатехника был направлен в Свердловск. Начал выполнять трудоемкие формы обслуживания Ли-2, но вскоре перевели Воробьева в цех оперативного обслуживания самолетов. Товарищи еще осваивали Ли-2, а он переучивался на новую технику, и вчерашние однокурсники неслыханно ему завидовали. Многие еще и не слышали о новом реактивном самолете Туполева, этого самолета еще не было ни на аэродромах, ни в цехах авиационных заводов, а Воробьев уже знакомился с ним по чертежам. Федор Семенович и не удивился, когда увидел первый раз Ту-104 «живьем». Он был ему хорошо знаком. Зато Алексей Андрианович Кошелев познакомился с Ту-104 с нескрываемым восторгом. А ведь заканчивали Троицкое училище друзья вместе, вместе и приехали в Кольцово. Но Алексей Андрианович несколько дольше обслуживал Ли-2 и Ил-12. Да и

путь его в авиацию был сложнее...

Шла война. Кошелевы жили трудно. Работала мать одна, грузчицей на домне Магнитогорского металлургического комбината. А дети учились. И сумели закончить школу.

пробыл Алексей Андрианович в столице нашей Родины. Учились летать пилоты. И большая уверенность появилась у Кошелева, когда провожал он в полет новую машину, — большая будущность у нее. Вытеснит она поршневую авиа-

высококласных специалистов, нам тоже остается немало. Каждый полет машины уникален. Его уже никогда не повторишь. Многие причины могут вызвать предпосылку для отказа той или иной системы. Поэтому так у нас ценятся люди,

смену мы обслуживаем до пятнадцати «Туполей», а в ночную — намного больше. Нам же выполнять несложные формы обслуживания базовых Ан-12. Мы понимаем друг друга с полуслова. Сами, своим коллективом подсказываем нашему товарищу, что ему надо изучить, чтобы всем нам быть на равных.

Редко, но бывает, что человек не в состоянии правильно нас понять. Тогда мы с ним расстаемся. Без ругани и без слез...

Короткое время маленького «окошка» в напряженной работе бригады подошло к концу. Вот уже приземлился очередной Ту-134. Алексею Андриановичу пора на рабочее место. Несколько слов бригаде. Задачи поставлены. Каждый занялся своим делом. Как всегда. Как вчера, так и завтра.

А. НАГИБИЙ

СТАРТ

Алексей поехал в колхоз. Доверили ему перевозить грузы на упряжке волов. С этими животными горожанин быстро нашел «общий язык», и они стали слушаться его.

Шла война. Где-то стремительно неслась жизнь, а для Алексея она тащилась на волах. Но он смог помочь семье, а затем, подружившись с парнями и девушками села, стал их комсомольским вожаком. В 1948 году Кошелева приняли в ряды КПСС. К этому времени комсомольская организация колхоза стала одной из лучших в Челябинской области. Жизнь шла своим чередом, а спокойно спать Алексею не давала мечта, заволашывавшая его с той давней встречи, когда вдруг над его воловьей упряжкой, едва не задев колеса землю, вынырнул из низких-низких туч маленький самолет, молнией пронесся и исчез.

— Везет же людям, — на такой технике летают! А тут на волах тащись, — сокрушался парнишка. А когда поехал поступать в летное училище и уже прошел медицинскую комиссию, забрал документы обратно — дал накануне честное слово товарищу из той же Челябинской области поехать вместе домой, если тот «завалится» на комиссии или на экзаменах.

До сих пор с горечью вспоминает о своем поступке Алексей Андрианович. Но летать ему так и не удалось научиться. Зато он отлично готовил самолеты для других.

На участке оперативного обслуживания самолета ему работа пришлось по душе: здесь требовались не только опытные руки, но и знающая, соображающая голова. Читанные минуты даются тебе, чтобы обнаружить дефект, обдумать, как его устранить, принять единственно верное решение для проведения всех операций. Что бы ни случилось, авиатехник должен суметь подготовить машину к дальнейшему полету.

Товарищи уходили в бортмеханики. А он так и оставался на земле. Учил других, учился сам. Заметили Кошелева и тоже доверили ему осваивать Ту-104. Несколько месяцев

СОБЫТИЯ ФАКТЫ

цию. Так оно и случилось...

Навсегда остался в памяти Алексея Андриановича летний день июля 1956 года. Ту-104 собирался в первый технический полет в теперешней родной для Кошелева Свердловск, и пилот согласился взять его на борт.

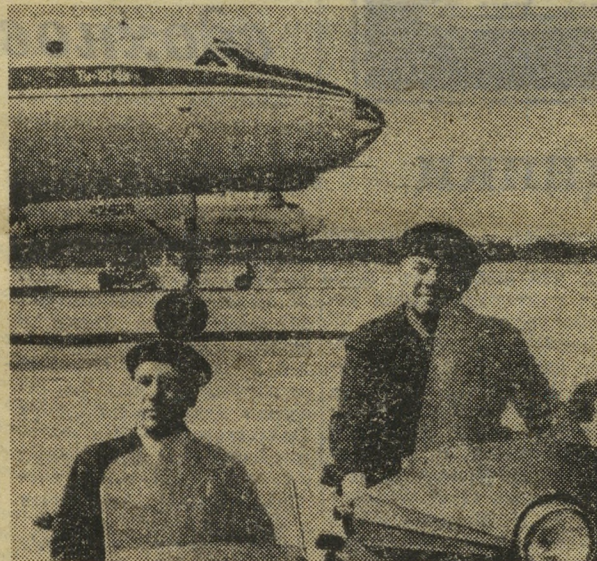
Огромные салоны занимали всего пятьдесят кресел. Удивительная роскошь царилла вокруг. На иллюминаторах висели кружевные занавески, которые шила, по сведениям летчика, жена самого Туполева!

Самолет пошел на взлет. А Кошелев... уснул. Сказались напряженнейшие дни работы и учебы по освоению новой техники. А когда бортмеханик разбудил его, самолет уже стоял на перроне Кольцово, окруженный плотной толпой авиаторов. Едва Алексей Андрианович успел сбегать домой, как самолет вновь собрался в дорогу и через несколько минут благополучно стартовал с бетонки Кольцово.

А еще через месяц Кошелев и его товарищи встречали первый пассажирский реактивный самолет в мире, начавший регулярные полеты с пассажирами на борту.

Двадцать лет вот-вот исполнится с той поры. Немало самолетов познал Кошелев. Переучился и на Ту-124, Ту-134, Ту-154, освоил Ан-12, но до сих пор с особым чувством встречает «старички» Ту-104. К ним у него, как и у многих летчиков, особая любовь.

— Ту-104 преподал нам много уроков, — говорит ветеран освоения реактивной пассажирской техники. — Главное — совершенно изменился ритм работы аэропорта. Резко возросла ответственность. Каждый новый самолет ставит перед нами новые задачи. И хотя его проваляри и испытывали сотни



● Ветераны освоения Ту-104 авиатехники-бригады Ф. С. Воробьев и Н. А. Груздев.



А. А. Кошелев ставит задачу перед членами своей бригады.

Свердловск. «Авиатор
20. УРАЛА»

Редактор В. С. ГУРИН.

Тел. 295-461, 295-496.

НС 16280. Заказ № 6170.

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