



На снимке: радиооператор Нырбского аэропорта Геннадий Тимофеевич Чепурной.

ЛЮБОЕ ДЕЛО ПО ПЛЕЧУ

С 1959 года работает в Нырбском аэропорту Геннадий Тимофеевич Чепурной. После демобилизации из Советской Армии приехал он на Урал. Полюбились молодому пареньку уральские просторы, покорили они его своей суровой красотой.

Сначала Геннадий устроился радистом на метеостанцию, а потом перешел работать в радиобюро аэропорта. День за

днем росло мастерство молодого радиооператора. Но без знаний далеко не уйдешь — это хорошо понимал Геннадий. Три раза в неделю, в любую погоду, после работы отправлялся он в вечернюю школу и в 1962 году успешно ее окончил.

Сейчас молодой коммунист Г. Т. Чепурной возглавляет радиобюро аэропорта, передает свой опыт и знания молодым

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

МАСТЕР ЗОЛОТЫЕ РУКИ

специалистам. За короткий срок он ввел в строй радиста Валерия Опарина, который теперь работает самостоятельно.

Геннадий отличный специалист. Но не только этим он завоевал авторитет у товарищей по труду. Скромность, внутреннее обаяние — постоянные спутники Г. Т. Чепурного. Коммунисты аэропорта оказали ему высокое доверие, избрав секретарем партийной организации.

В. ТЕПЛЯКОВ,
авиатехник Нырбского
аэропорта.
Фото автора.

После выступления

«Авиатора Урала»

МЕРЫ ПРИНЯТЫ

«Когда нет взаимодействия» — так называлась критическая корреспонденция, опубликованная в газете «Авиатор Урала» 11 ноября 1964 года. В корреспонденции сообщалось о недостатках в руководстве полетами в Кольцовском аэропорту.

На днях в редакцию поступило письмо от командира Свердловского объединенного подразделения П. П. ЗЫКОВСКОГО, в котором он сообщает:

Корреспонденция, озаглавленная «Когда нет взаимодействия», обсуждалась на разборе в смене службы движения, руководимой тов. Гурьевым. Указанный в газете факт неравномерного движения рейсовых самолетов через Кольцовский аэропорт подтвердился. Старшему диспетчеру ГРДП Ю. Д. Шашкову указано на недостатки в почасовом планировании прилетов в аэропорт.

Приняты меры по улучшению работы перронной службы, особенно в части налаживания четкой информации о готовности самолетов к вылету.

Начальнику планово-экономического отдела В. А. Руденко дано указание определить пропускную способность аэропорта с учетом реальных возможностей служб на основании имеющейся методики.

Кроме того, с целью равномерного распределения прилетов и вылетов из Кольцовского аэропорта командование подразделения обратилось в Министерство гражданской авиации с конкретными предложениями.



ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА УРАЛЬСКОГО
УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ И ТЕРКОМА
ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

Юбилей пропагандиста

Владимира Васильевича Тушенцова чаще всего можно увидеть среди товарищей по работе. Это и понятно: вот уже несколько лет он бессменный пропагандист в коллективе челябинских авиаторов.

К своей почетной обязанности В. В. Тушенцов относится добросовестно, с душой, как и подобает коммунисту. На днях авиарботники тепло поздравили старейшего общественника с тридцатой годовщиной его работы на благородном поприще пропагандиста и агитатора.

Б. НАХИН,
зам. командира Челябинского подразделения по политчасти.

У КАЖДОГО СПЕЦИАЛИСТА — СВОЙ МАРШРУТ

НЕСМОТЯ на то, что перронные бригады по техническому обслуживанию «опираются» на одни и те же инструкции и правила, в их работе немало разнообразия. И это понятно, так как они стремятся к тому, чтобы, учитывая местные условия, добиваться наиболее прогрессивных методов труда. Именно с такой целью перронные бригады Свердловских линейных мастерских в этом году изменили порядок технического обслуживания самолетов. Они взяли твердый КУРС НА СПЕЦИАЛИЗАЦИЮ труда каждого. Иначе говоря, у всех авиатехников и мотористов есть свой постоянный «маршрут» осмотров авиационной техники. Причем маршрут этот строго ограничен рамками одного — двух агрегатов или частей самолета.

Расскажу об опыте специализированного технического обслуживания транзитных самолетов ТУ-104. Одной из перронных бригад руководит инженер тов. Воробьев, награжденный в связи с 40-летием Аэрофлота орденом трудового Красного Знамени. Он первый в наших ЛЭРМ внедрил метод специализации в перронной бригаде.

Техническая бригада, состоящая из 8 эксплуатационников и одного мастера по спецоборудованию самолетов, должна обеспечить техническое обслуживание при кратковременной стоянке двух самолетов ТУ-104 в течение часа.

Обязанности в бригаде распределяются следующим образом. Один авиатехник со специалистом РЭСОС обеспечивают обслуживание

системы тормозного посадочного парашюта. Двое встречают самолет ТУ-104, буксируют его на стоянку и ставят тормозные колодки под колеса шасси. Далее один из них ставит заглушки на входные каналы и осматривает двигатели спере-

Опыт передовиков-ВСЕМ

ди и сзади. Он же проверяет наличие масла и пускового топлива в баках и заканчивает обслуживание самолета осмотром планера сверху.

Второй, из встречающих самолет, осматривает двигатели и закрывает капоты. Двое других специалистов сливают отстой из топливных баков, ставят грузовые сетки в багажниках, снимают заглушки с входных каналов двигателей, закрывают багажники, подсоединяют водила и они же выпускают самолет. Бригадир обычно обслуживает планер снаружи и внутри.

Из бригады два человека остаются в резерве. Они по-

могают тем, кто обнаружит дефект, где обозначилась заминка. А как показывает практика, такой резерв постоянно нужен, так как устранение недостатков, нечеткая работа спецтранспорта, отсутствие должного взаимодействия между служба-

ми, изменения метеоусловий и т. д. заставляют вносить необходимые коррективы.

При необходимости бригадир приходит на помощь любому авиаспециалисту, встретившемуся с непредвиденными трудностями.

Обслужив один самолет и оформив документацию, бригада переходит на другой воздушный корабль.

Бригадир распределяет обязанности по специализированному обслуживанию самолетов между членами бригады, ведет учет их работы.

Следует отметить, что один из авиатехников в каждой бригаде обязательно следит за исправностью обо-

родования, закрепленного за перронными бригадами, и при надобности пополняет техническую аптечку.

Новый метод работы позволил многим нашим специалистам поднять свою квалификацию, а также активизировать рационализаторскую работу.

Так, авиамеханик тов. Орлов предложил недавно для установки контейнера тормозного парашюта специальную отвертку-коловорот вместо «рыбки».

Другой авиамеханик тов. Ломков смонтировал на стрелке для обслуживания двигателей емкость со шлангом, куда сливается конденсат из отстойников воздушной системы.

Практика работы перронных бригад наших мастерских показала, что специализация по техническому обслуживанию самолетов ТУ-104 на малых регламентах повысила качество и оперативность обслуживания, внесла определенную четкость в работу каждого члена бригады.

Ю. СОЛОДКОВ,
главный инженер ЛЭРМ
Свердловского
аэропорта.

В поход за культуру производства

В подразделениях Уральского управления проведен общественный смотр состояния охраны труда и техники безопасности. Надо сказать, что члены смотровых комиссий прodelали большую работу. Они вскрыли целый ряд существенных недостатков, внесли немало предложений, направленных на улучшение условий труда.

Сейчас на местах собраны десятки предложений по механизации и автоматизации производственных процессов, повышению культуры труда. По итогам смотра в большинстве подразделений изданы приказы. В них четко определены сроки и лица, ответственные за выполнение предложений, внесенных в ходе смотра.

Итогом прodelанной работы явилось то, что в производственных коллективах нашего управления сократились случаи травматизма. Это видно на примерах Пермского, Свердловского, Челябинского, Курганского подразделений, ремпредприятия, Тобольского аэропорта.

Есть, к сожалению, примеры и другого рода, которые говорят о наплевательском отношении отдельных руководителей к такому важному делу, как техника безопасности. Взять хотя бы Ханты-Мансийский аэропорт. Несмотря на указание управления и теркома, общественный смотр здесь не проводился. Чтобы его организовать, понадобилось дополнительное время.

Тревожное положение сложилось в Березовском и втором Свердловском подразделениях. Формально здесь проверялось состояние техники безопасности и охраны труда, однако итоги смотра до сих пор не подведены. Крайне халатно отнеслись к большому и важному делу в Тюменском и Сургутском подразделениях. В ходе смотра в этих коллективах допустили формализм. В результате многие важные вопросы, связанные с охраной труда, остались в стороне.

Таким образом, общественный смотр еще раз продемонстрировал,

какими большими резервами располагают наши подразделения. Боевая задача личного состава управления — день ото дня совершенствовать технику безопасности, повышать культуру производства.

Л. ЗИМИН,
инженер по охране труда
Уральского управления ГА.

Награды достойным

Недавно во втором Свердловском подразделении пополнилась семья авиаторов, награжденных почетными знаками за безаварийный налет километров.

Нагрудные знаки за налет 500 000 километров вручены командиру вертолета МИ-4 Юрию Катаеву, второму пилоту МИ-4 Григорию Смолькину и командиру АН-2 Станиславу Мамылину. Знаком за налет 300 000 километров награжден командир самолета АН-2 Николай Хрущев.

М. ВИКТОРОВ,
наш рабкор.

Комсомольский вожак

Совсем недавно окончил Рижский институт гражданской авиации комсомолец Владимир Мялов. Сейчас он успешно трудится в Челябинском аэропорту инженером ОТК, отлично обслуживает турбовинтовые и турбореактивные самолеты. Комсомольцы коллектива ЛЭРМ избрали Владимира своим вожаком. И он с честью оправдывает их доверие.

ПОДВИГИ ГЕРОЕВ! НЕ ЗАБУДЕМ!

ВМЕСТЕ С В. К. БЛЮХЕРОМ

МИХАИЛ СИЛАНТЬЕВИЧ ЕЛИН ТРУДИТСЯ В КОЛЛЕКТИВЕ ЧЕЛЯБИНСКОГО АЭРОПОРТА БОЛЕЕ 10 ЛЕТ. ИНТЕРЕСНАЯ БИОГРАФИЯ У ЭТОГО ЧЕЛОВЕКА. ЕМУ ПОСЧАСТИЛИСЬ СЛУЖИТЬ В ОСОБОЙ КРАСНОЗНАМЕННОЙ ДАЛЬНЕВОСТОЧНОЙ АРМИИ, КОТОРОЙ КОМАНДОВАЛ ЛЕГЕНДАРНЫЙ ПОЛКОВОДЕЦ ВАСИЛИЙ КОНСТАНТИНОВИЧ БЛЮХЕР.

СВОИМИ ВОСПОМИНАНИЯМИ О ГОДАХ СЛУЖБЫ НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ ВЕТЕРАН ПОДЕЛИЛСЯ С РЕБЯТАМИ ПОДШЕФНОЙ ШКОЛЫ. НИЖЕ ПУБЛИКУЕМ ЕГО РАССКАЗ О В. К. БЛЮХЕРЕ.

15 НОЯБРЯ, вечером я смотрел телевизионную передачу из Москвы. Она была посвящена легендарному полководцу Василию Константиновичу Блюхеру. Возвзоленный, я вспомнил свою юность, боевые годы, когда мне, рядовому бойцу, посчастливилось встретиться с В. К. Блюхером.

В 1929 году часть, в которой я служил, дислоцировалась в Иркутске. В 1921 году она по приказу В. К. Блюхера перебазировалась с Урала в Восточную Сибирь — из Троицка в Иркутск.

Во время конфликта на КВЖД я служил связистом в артполку. Наши артиллеристы участвовали в разгроме бело-китайских реакционеров совместно с Монгольской народной армией.

С большим вниманием и волнением слушали мы, бойцы, своего полководца В. К. Блюхера. Он постоянно напоминал нам о высоком долге, приказывал зорко стоять на

страже Родины, овладевать в совершенстве боевой техникой.

А однажды мне посчастливилось ближе встретиться с Василием Константиновичем. Было это в 1931 году, в конце сентября. Находились мы тогда в летних лагерях. Весь лагерь облетела радостная весть: «Приехал командующий ОКДВА В. К. Блюхер». Дружным «ура» встретили красноармейцы специальный поезд, на котором прибыл любимый полководец.

А несколько дней спустя В. К. Блюхер участвовал в тактических учениях, сам стрелял из нашей пушки. Большую радость испытали тогда мы, бойцы второй батареи второго дивизиона.

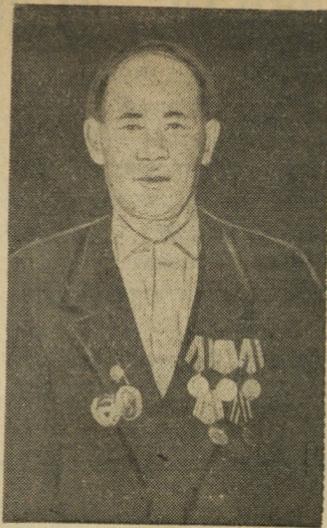
Будучи связистом на батарее, я в 10 метрах хорошо замаскировался в окопе. А после окончания стрельбы Василий Константинович подошел ко

мне, пожал мою руку — поблагодарил за отличную маскировку.

Два дня спустя состоялся торжественный митинг. Трибуна — обычная автомашина, борта которой украшены кумачовыми полотнищами. На ней и стоял В. К. Блюхер в защитной гимнастерке с орденами на груди.

Более двух часов рассказывал нам полководец об организации отрядов Красной Армии, о разгроме Колчака на Урале. С большим вниманием слушал я тогда пламенную речь В. К. Блюхера. Каждое его слово на всю жизнь останется в памяти, как и он сам — прямой и смелый красный командир.

На снимках: сверху — М. С. ЕЛИН, внизу — в гостях у подшефных школьников.



(Окончание. Начало в № 90, 91, 92).

— Юра, скажи, чтобы пассажиры привязались. Проверь сам.

— Понял, — радист юркнул к пассажирам.

Впереди появилось большое окно. Командир резко перевел машину на снижение. Самолет зачерпнул носом край облака и нырнул прямо в окно. В кабине сразу стало темно; самолет оказался под облаками. Впереди необозримо распалась запорошенная снегом земля, края которой где-то далеко сливались с равными клочьями серых облаков.

— У нас остается маловато горючего, — предупредил Тараничев и приподнялся с сидения, всматриваясь в окно кабины.

— Озеро! Впереди озеро! — Рогов даже подскочил на сидении. Геннадий вел самолет на заснеженное продолговатое озеро.

— Садиться будем на колеса. Женя, над озером сбрось световую ракету, Геннадий подводит самолет к озеру.

— Бросай! — Тараничев рванул трос осветительной ракеты: сзади самолета вспыхнуло ослепительное пламя. Геннадий заложил крутой вираж влево и повел самолет на посадку. Обойдя озеро, он развернул самолет вдоль озера, открыл форточку. Холодный ветер ворвался в кабину.

— Шасси! — командовал он. Рогов тревожно взглянул на него, пытаясь что-то сказать, но Женя уже дал ручку на выпуск.

Слева над озером медленно снижалась на парашюте осветительная ракета. Ветерок относил ее к редкому лесочку, кустящемуся возле берега.

Машина шла прямо на озеро. Заревели моторы. Самолет слегка притормозил и пошел на посадку. Колеса взметнули снежный вихрь. Легкий толчок, еще тол-

ИДУ НА ВОСХОД

чок — лед выдержал! Машина побежала по озеру и стала тормозить, зарываясь колесами в снег.

— Не выключайте! Я сейчас! — вбежав, крикнул Юрий и тут же исчез в пассажирской кабине. За ним выбежал и Тараничев.

Геннадий закрыл форточку. Капли пота стекали по лицу и он вытирал их рукавом. Выпустив из рук штурвал, он почувствовал

во всем теле усталость, сразу расслабили мышцы.

— Работает! Генератор работает! Обрадованно крикнул Рогов, тыча пальцем в приборную доску.

Геннадий увидел, как ожили все стрелки электрических приборов: видел сияющую улыбку на лице Рогова и только слова словно сквозь сон долетели до него приглушенно. В висках стучало.

— Самолет! К нам вылетает ЛИ-2! — над самым ухом прокричал успевший уже связаться по радиации радист Степанов.

Слова радиста вывели Геннадия из временного оцепенения. Он проследил, как Тараничев для экономии горючего выключил правый мотор с неработающим генератором, и, будто в благодарность всему экипажу, тихо сказал:

— А сели, братцы, все-таки нормально...

Ю. БОЧАРОВ,
бортмеханик Тюменского подразделения.

Свердловск, 20,

аэропорт Уктус.

Б2-05-21, доб. 1-96.

Время отсчитывало минуты... Внизу промелькнули крыши домиков поселка. Разворот, посадка и снова взлет. Теперь на борту находилась роженица — жительница поселка Раскат Зоя Петровна Свиридова.

Скорее назад, в Ныроб! Вертолет стрекотал над заснеженной тайгой. В морозном воздухе далеко слышался рокот двигателя. Вот и знакомые очертания аэродрома. Машина с прямой пошла на снижение. Никто на земле и не знал, что в этот момент в вертолете затеплилась новая жизнь. Родился человек!

Мать и ребенка доставили в больницу. Вечером того же дня работники аэропорта позвонили в родильное отделение. Оттуда сообщили, что мать и ее первенец чувствуют себя хорошо, вес малыша 2 кг 400 гр. Авиаторы пожелали молодой мамаше скорейшего выздоровления.

В. ТЕПЛЯКОВ,
авиатехник Ныробского аэропорта.

Редактор Р. ЛАПИКОВ.

НС 38231

Заказ 26714

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

