

Авиатор Урала

№ 28 (1142).
СРЕДА
18 АПРЕЛЯ
1962 г.
Год издания
XXI

ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА УРАЛЬСКОГО ТЕРРИТОРИАЛЬНОГО
УПРАВЛЕНИЯ ГВФ И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА
АВИАРАБОТНИКОВ

Бороться за безопасность полетов

Коллективы аэропортов и летных подразделений, включившись в предмайское социалистическое соревнование, добиваются выполнения принятых обязательств. Главным условием в выполнении производственного плана является обеспечение безопасности полетов. Вместе со всем личным составом подразделений добросовестно трудятся работники служб движения Кольцовского, Тюменского и ряда других подразделений и аэропортов. Они имеют конкретные социалистические обязательства, ежедневно подводят итоги по обеспечению безопасности полетов, серьезно следят за строгим выполнением инструкций и наставлений по производству полетов.

А поэтому не случайно, что в I квартале 1962 года дела по обеспечению безопасности полетов и недопущению предпосылок к ним обстояли лучше, чем в I квартале 1961 года. Это свидетельствует о более качественной работе служб движения в области обеспечения безопасности. Так, за квартал общее количество предпосылок к происшествиям снизилось почти в два раза по сравнению с I кварталом того года.

Но, несмотря на это, у нас еще не везде изжиты случаи невыполнения инструкций и наставлений, допускаются их нарушения, что может привести к происшествиям. Так, диспетчер Пермского подразделения тов. Дружинин допустил опасное сближение самолетов Ил-12 и Ли-2. В этом же подразделении диспетчер тов. Жилочкин допустил грубейшее нарушение трудовой дисциплины — вышел на работу в нетрезвом виде. Конечно, как и следовало ожидать, командование немедленно отстранило его от работы. Но сам факт появления на работе диспетчера в нетрезвом виде говорит о многом.

Имелись промахи в работе по руководству движением самолетов со стороны отдельных работников служб движения Кольцовского аэропорта. Это не делает чести товарищам Литвиненко и Норкину, виновным в этих нарушениях.

На нас, работников служб движения, возложены большие и ответственные задачи — правильно руководить движением самолетов, обеспечить безопасность и регулярность полетов. И если мы будем строже относиться к себе, то мы выполним эти задачи.

Д. ПИНЖЕНИН,
и. о. начальника службы движения УрТУ ГВФ.

Съезду комсомольскому — ударные дела

16 апреля открылся XIV съезд Ленинского комсомола. Это большое событие в жизни комсомольцев и молодежи. Нет сомнения в том, что работа XIV съезда комсомола скажется на улучшении дел во всех комсомольских организациях. Идя навстречу съезду комсомола, ряд комсомольских организаций подразделений управления заметно улучшил свою организацию и воспитательную роль среди молодежи.

Комсомольские организации авиатранспортного подразделения, где секретарем тов. Пивоваров, Курганского подразделения, где секретарем В. Ершов, Челябинского, где секретарем И. Коваленко, и др. регулярно проводят собрания, заседания бюро, активизировали выполнение комсомольских поручений. Здесь комсомольцы учатся в кружках сети партийного просвещения, школах рабочей молодежи, в техникумах и высших учебных заведениях, занимаются спортом и оказывают командование большую помощь в выполнении производственного плана. Комсомольцы этих подразделений могут гордиться тем, что они постоянно вносят свою лепту в дело строитель-

ства коммунизма, в дело выполнения решений XXII съезда КПСС.

Но, к сожалению, не во всех комсомольских организациях осознали важность улучшения комсомольских дел.

В комсомольских организациях тюменских подразделений до сих пор имеются такие комсомольцы, которые по нескольку месяцев не встают на комсомольский учет, не платят членских взносов, не посещают комсомольских собраний. По существу, они сами себя оторвали от комсомола, а комсомольские организации этим не встревожены.

О какой можно говорить работе комсомольской организации, если ряд комсомольцев в этих организациях из года в год нигде не учатся, не повышают своего профессионального мастерства.

ЦК КПСС в Призывах к 1 Мая 1962 года обратился к молодежи, чтобы она училась работать и жить по-коммунистически. Следовательно, этот Призыв ЦК нашей партии возлагает на комсомол большие надежды в том, что он больше будет уделять внимания всем делам комсомольским.

Н. БЕРЗИН.

Воздушный кодекс СССР

Президиум Верховного Совета СССР утвердил новый Воздушный кодекс СССР.

В новом Воздушном кодексе СССР повышены общие требования к безопасности полетов, организации летной работы и руководству движением самолетов, к экипажу воздушного судна, его специальной подготовке, установлены правила подготовки судна и экипажа к полету. Детально регламентированы условия и требования к организации международных полетов.

Новый Воздушный кодекс СССР расширяет и уточняет функции Главного управления Гражданского воздушного флота при Совете Министров СССР как союзного органа, регулирующего деятельность всей Гражданской авиации СССР.

Работники советского транспорта! Совершенствуйте и оснащайте современными техническими средствами железнодорожный, морской, речной, автомобильный и воздушный транспорт! Сокращайте сроки доставки грузов! Улучшайте обслуживание пассажиров!

(Из Призывов ЦК КПСС к 1 Мая 1962 года)

Они трудятся рядом с нами



Больших успехов добились связисты Свердловского аэропорта в истекшем месяце. Им предстоит ввести в строй полуавтоматический телеграфный узел. Первая очередь работ уже выполнена. Это значительно улучшило условия работы телеграфистов.

В коллективе связи развернулось предмайское соревнование. Недавно были подведены итоги работы в марте. Первое место в социальном соревновании завоевала смена, руководимая О. С. Полушмаковой, проработавшей в аэропорту около двадцати лет. Хороших результатов в труде добилась комсорг смены телеграфист Т. А. Юровских.

На снимке: руководитель смены узла связи О. С. Полушмакова (слева) дает пояснения телеграфисту Т. А. Юровских.

Фото Е. ЛИПОВИЧА.

Главное — режим экономии

Семилетним планом развития СССР предусматривается мощный подъем всего народного хозяйства, рост материального благосостояния и культурного уровня советского народа.

Гражданский воздушный флот выполняет важные хозяйственно-политические задачи, его авиация призвана все более полно удовлетворять возрастающие потребности социалистического производства.

На воздушном транспорте единичей выпускаемой продукции является на транспортный работе тонна-километраж и на других видах авиации — летный час. Себестоимость воздушных перевозок подсчитывается путем деления всех расходов за определенный период работы на весь тонна-километраж, выполненный за то же время, а по другим видам авиации — на один летный час. Внедрение новой турбовинтовой и реактивной техники — основной фактор снижения себестоимости воздушных перевозок.

Себестоимость перевозок в ГВФ состоит из прямых расходов или летных, которые непосредственно связаны с производственным налетом, аэропортовых, связанных с содержанием аэродромов, оборудования, зданий, авто- и спецтранспорта и заработной платы с начислениями.

Задача всех подразделений — качественно выполнять производственно-финансовый план без каких-либо летных происшествий.

Какие же имеются пути снижения себестоимости воздушных перевозок. Важным показателем снижения себестоимости является повышение производительности самолета в час полета, определяемой произведением коммерческой загрузки на скорость в километро-час.

Производительность самолета в час полета непосредственно влияет на себестоимость воздушных перевозок, а следовательно, и на рентабельность всего воздушного транспорта.

Увеличение производительности в два раза вызывает двукратное снижение себестоимости перевозок.

Производительность самолета тесно связана с коммерческой загрузкой. Отсюда задача работников подразделений состоит в том, чтобы повышать коммерческую загрузку.

Регулярность движения самолетов характеризует работу воздушного транспорта. Высокая регулярность движения самолетов повышает безопасность полетов, способствует притоку пассажиров, что ведет к повышению коммерческой загрузки, к снижению себестоимости. К сожалению, этого преимущества в Уральском управлении нет, так как регулярность движения самолетов за 1961 год составила у нас 77,3 проц., а по центральному расписанию — только 52,8 проц.

Не менее важным фактором, влияющим на снижение себестоимости перевозок, является

Вперед — молодежь

Хорошими трудовыми успехами встретили молодые работники авиатранспортного подразделения XIV съезд ВЛКСМ. Они успешно выполнили квартальный план. Вперед, как всегда, идет молодежь.

На листке трудовой славы этого дружного коллектива помещены фотографии лучших комсомольцев, в числе которых О. Пушкарев, В. Хлынов, М. Бакиров, В. Ведерникова, О. Дранишников, В. Петухов, О. Ширяев, Р. Князев, Л. Напатырев и многие другие. Успешно справляясь с производственными заданиями, молодые авиаторы интересно и организованно проводят свой досуг.

На недавнем состоявшемся комсомольском собрании молодежь решила отдать свои силы на успешное выполнение всех полетных заданий в период весенне-летней навигации. Их словам можно верить: они доказали это своим повседневным трудом. Сейчас многие комсомольцы авиатранспортного подразделения борются за почетное звание разведчиков будущего.

Самолеты вылетели

на поля

Мартовский Пленум ЦК КПСС наметил неотложные и важные меры по осуществлению исторических решений XXII съезда КПСС и новой Программы нашей партии в области дальнейшего подъема всех отраслей сельского хозяйства.

Весна в этом году выдалась необычно теплая и ранняя. Четвертую весну семилетки работники Гражданской авиации встретили во всеоружии. Сельскохозяйственные работы в этом году начались раньше обычного. Самолеты вышли на подкормку озимых в ряде районов Урала, Зауралья и Тюменской области.

Как сообщила редакция инженер по спецприменениям УрТУ ГВФ Л. С. Исаева, — авиаторами Тюменской авиагруппы обработано уже две тысячи гектаров озимых. Большие работы по подкормке зерновых ведут летчики Челябинского, Пермского и Курганского подразделений.

Встав на предмайскую вахту, летчики сельскохозяйственной авиации не жалеют сил для того, чтобы с честью выполнить решения мартовского Пленума ЦК КПСС.

Заочная экономическая конференция

мости перевозок и на обеспечение безопасности полетов, является правильной и грамотной эксплуатация материальной части. Это дает возможность уменьшать количество дополнительных работ по регламентному обслуживанию.

Тем не менее в ЛЭРМ по вине личного состава до сих пор имеется чрезмерно большой сверхплановый простой самолетов.

Так, за 1961 год сверхплановый простой самолетов в формах регламентного обслуживания составил 508 самолето-суток. Если бы этого отклонения не было, самолеты могли выполнить дополнительно 1627 тыс. тонна-километров.

На удорожание себестоимости воздушных перевозок влияет чрезмерно большая работа моторов на земле. В авиатранспортном подразделении моторы наработали, например, за 1961 г. сверх нормы 871 час. В результате перерасход горючего составил 88 тонн и нанесен убыток в 7,4 тысячи рублей. Аналогичная картина в Курганском и Челябинском подразделениях.

Непроизводительный налет часов также влияет на удорожание себестоимости воздушных перевозок. В этот налет входит:

1. Перегонка самолетов на ремонт и обратно, а также на регламентное обслуживание без коммерческой загрузки.

2. Возврат самолетов из рейсов по метео и другим причинам. Только в авиатранспортном подразделении непроизводительный налет по этой причине составил 108 часов.

Во избежание возвратов самолетов инженерно-авиационная служба должна выпускать самолеты в рейс только в исправном состоянии, а работники отдела перевозок должны загружать грузом самолеты, предназначенные для перегона в ремонт.

(Окончание на 2 стр.)

Два предложения инженера А. Саитова

ЗИМОЙ при выполнении регламентных работ на самолете Ан-2 авиатехникам Салехардского аэропорта приходилось снимать с двигателя цилиндры из-за прогара их клапанов. Инженер Алексей Саитов обратил внимание на то, что в сильные морозы, когда двигатель выключают, не закрывая его створок, цилиндры быстро охлаждаются. За одну-две минуты температура головок цилиндров понижается со ста шестидесяти до восьмидесяти градусов. Такой резкий перепад температур не может не вызвать больших внутренних напряжений в металле.

Инженер провел опыт: нагрел цилиндр до температуры сто шестьдесят градусов, а потом охладил его до восьмидесяти градусов. Так он проделал несколько раз. В результате произошло коробление клапанных гнезд и клапаны дали течь.

Саитов заметил, что чаще других приходится снимать боковые цилиндры. Почему бы это? Он установил на четвертый и седьмой цилиндры термометры. Провел наблюдение. Оказалось, что после выключения двигателя с открытыми створками головки боковых цилиндров охлаждались гораздо быстрее верхних и нижних. При закрытых створках, если они неплотно прилегали к капоту двигателя, боковые цилиндры также охлаждались быстрее.

Так инженер пришел к выводу, что причина дефекта — прогара клапанов цилиндра — в резком охлаждении двигателя после его выключения. При кратковременном и послеполетном обслуживании самолета Ан-2, когда авиатехники открывали капоты еще горячего двигателя, он мгновенно остывал. Слышались потрескивания и лопающиеся звуки. Наиболее резкий перепад температур испытывали боковые цилиндры.

По предложению инженера А. Саитова на одном из самолето-

тов Ан-2 створки плотно подогнали к капоту. Их сразу же закрыли, как только выключили двигатель. Капоты же открывались после того, как температура головок цилиндров понижалась до плюс пятидесяти градусов. Тем самым были исключены резкие перепады температур. Зимой этот самолет налетал 300 часов и с его двигателя сняли лишь один цилиндр, имевший небольшой прогар клапана.

Метод Саитова по рекомендации технической комиссии широко внедрили в подразделение. Число прогаров клапанов цилиндров в двигателях самолета Ан-2 снизилось на семьдесят процентов. Значительно сократились простои материальной части. Еще одно ценное техническое решение было внесено недавно инженером-новатором. Гидросамолеты в аэропорту заправлялись топливом от бензозаправщиков. В дождливую погоду прибрежные дороги разжились. Бензозаправщики застревают в пути и вылеты задерживались, а иногда и срывались.

Саитов предложил установить емкости с авиатопливом на берегу, кстати, достаточно высоком, и оттуда самотеком направлять бензин по трубопроводу к раздаточной колонке, расположенной вблизи от воды. От раздаточной колонки бензин будет подаваться сразу на три плота, чтобы одновременно заправлять три самолета.

Проект одобрили и осуществили. Теперь при любой погоде заправка трех гидросамолетов длится не дольше двадцати минут. Высвобождены три бензозаправщика и два шофера. Экономия за год составила десять тысяч рублей.

И. ШИРОКОВ,
командир самолета Ан-2
Салехардского подразделения.

По следам наших выступлений

«Вышли зайцы погулять»

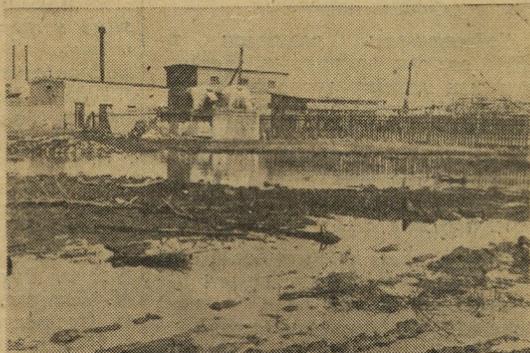
Так назывался фельетон, опубликованный в нашей газете 31 января. В нем рассказывалось о том, что на некоторых посадочных площадках в районе Березовского аэропорта не организована продажа билетов на самолет.

Как сообщил редакции командир Тюменской авиагруппы Уральского территориального управления ГВФ К. А. Лужецкий, сейчас штат Березовского аэропорта увеличен. Выделены специальные работники, которые продают билеты на площадках и осуществляют контроль за посадкой пассажиров.

С целью недопущения случаев бесплатного пролета пассажиров с работниками отделов перевозок и летным составом проведен специальный разбор.

Почтатов выключен!

На территории между зданием ЛЭРМа и Свердловским портом — море воды, мусора и грязи. По соседству находятся продуктовые склады ресторана и бортового питания. Это почему-то не беспокоит ни руководителей-хозяйственников, ни представителей аэропортовой медицины. А жаль!



КАРАУЛ, ПОТОП!

Горы мусора и грязи
Меж портом и ЛЭРМом тут...
Медицина есть ли разве?
Что хозяйственники ждут?
Разлилось широко море —
Ни проехать, ни пройти.
Продуктовый склад линкором
В лужу пробует войти...
Что здесь будет?..
Будут мухи —
Гигиене вопреки;
Пищеволку будут мухи.
С легкой, так сказать руки —
Тех иных рукой водящих,
Кто указов сверху ждет...
Кто, когда же настоящий
Здесь порядок наведет?!

Главное — режим экономии

(Окончание. Нач. на 1 стр.)

Аэропортовые расходы, составляющие в настоящее время 13,9 проц. всех расходов, оказывают большое влияние на общий уровень себестоимости воздушных перевозок. Они зависят от двух факторов: от рационального использования средств по всем статьям и от объема выполненной работы, так как рост объема перевозок обычно сопровождается уменьшением доли аэропортовых расходов.

Зарботная плата с начислением в общих расходах составляет 39 проц. и является одной из основных статей, влияющих на уровень расходов и себестоимость. Развертывание социалистического соревнования, рационализация, совмещение профессий, строгое соблюдение штатных расписаний, устранение случаев завышения должностных окладов — все это важные задачи, стоящие перед работниками подразделения. Нужно не забывать, что сокращение численности наземного персонала на 1 проц., кроме работников ЛПС и ЛЭРМ, даст по управлению большую экономию.

Действующими положениями установлено, что при определении уровня производительности труда выработка продукции определяется в расчете на одного работника. Такое определение уровня производительности труда повышает ответственность руководителей подразделений за более правильную расстановку кадров работников.

Повышение производительности труда может быть достигнуто в результате внедрения новой техники; механизации и автоматизации процессов производства.

Работники летной службы могут достигнуть повышения производительности труда постепенным уменьшением численности состава экипажей за счет полетов без бортмехаников и бортрадистов.

Для работников службы связи большое значение приобретает автоматизация обслуживания радиосредств, которая позволит со-

кратить персонал объектов связи и радионавигации.

Механизация заправки самолетов позволит сократить расходы на содержание шоферов специальных заправочных автомобилей, а внедрение механизации погрузочно-разгрузочных работ позволит сократить число грузчиков и облегчит их труд.

Все работники эксплуатационных подразделений должны не только знать об имеющихся огромных резервах по сокращению расходов, повышению рентабельности воздушных перевозок, но и уметь эффективно использовать эти резервы, являющиеся могучим источником дальнейшего подъема всей работы ГВФ.

В. ПЕРЕПЕЛКИН,
начальник планового
отдела УрГУ ГВФ.



Последний зимний день.
Фотоэтиюд Б. Захарова, пилота
авиатранспортного подразделения.

Почин подхвачен всеми

Весна нынешнего года для всех работников автохозяйства Челябинского летного подразделения является необычайной. Она является первой весной после исторического XXII съезда КПСС.

Воодушевленные решениями партии и правительства, личный состав автохозяйства с полной отдачей сил и способностей готовит автопарк к эксплуатации в летний период. В его работе появилось много нового и интересного.

Совсем недавно в автохозяйстве были частые простои техники из-за отсутствия токарных изделий. В период подготовки к весенне-летней навигации этого года токарь Анатолий Пушкарёв взял обязательство обеспечить без задержек токарными изделиями автомашины в период подготовки, работать без брака и давать высокую производительность труда. Патристический почин Анатолия Пушкарева позволил высвободить ряд товарищей от токарных работ и использовать их непосредственно на ремонте и подготовке автотранспорта. Почин токаря Анатолия Пушкарева был широко подхвачен товарищами по работе.

По призыву шофера спецмашины скромного труженика Александра Марковича Карпова в автохозяйстве на подготовке и ремонте автомашин коллектив шоферов, слесарей, токарей провел два субботника. В ходе подготовки к весенне-летней навигации и к годовому государственному техническому смотру автомашин отлично проявили себя подлинный мастер своего дела, наши лучшие специалисты.

Отлично работают бригады спецмашин, где бригадирами тт. Синицких и Тельманов, шофера Александр Пушкарёв, А. Карпов, Абдрахман Валеев, коммунисты Лугинец, Рагозин, слесари Житлухин, Юровских, токарь Анатолий Пушкарёв и многие другие. Бригады и смены борются за звание коллектива коммунистического труда, и недалек тот день, когда они завоюют это почетное звание.

М. МАЙОРОВА,
техник по учету автобазы Челябинского подразделения.

Отвечаем ЧИТАТЕЛЯМ

Как начисляются премиальные

— Какой порядок начисления премиальных за месяц пилотам, летающим на самолетах Як-12?

Согласно утвержденному Положению о премировании летно-подъемного состава от 31 мая 1961 года, пункт 5, «летно-подъемный состав, выполняющий в течение месяца различные виды работ, премируется по показателям и в размерах, установленных для выполнения соответствующих видов работ, пропорционально календарному времени, затраченному на выполнение этих работ».

Примеры:

а) За работу на МВЛ.
Допустим, пилот работал на МВЛ только 10 дней и за этот период налетал 29 часов.

По нормативу норма премирования на самолетах Як-12 за месяц определяется следующими цифрами:

до 40 часов — 15 процентов,
от 41 до 60 — 20 процентов, свыше 60 — 30 процентов.

Поскольку на данном виде он работал только 10 дней, то и норму налета на премирование следует брать из расчета 10 дней, то есть:

до 13 часов — 15 процентов,
от 13 до 20 часов — 20 процентов,
свыше 20 часов — 30 процентов.

Значит, за 29 часов работы из МВЛ в течение 10 дней премиальных положено 30 процентов.

б) За выполнение санитарных полетов.

Предположим, пилот выполнял санзадания в течение 10 дней и налетал 29 часов. Норматив по

премированию по этому виду работ утвержден:

до 30 часов — 15 процентов,
от 30 до 50 час. — 20 процентов,
свыше 50 час — 30 процентов.

А за 10 дней норматив должен быть:

до 30 часов — 15 процентов,
от 10 до 17 час. — 20 процентов,
свыше 17 часов — 30 процентов.

Таким образом, за 29 часов положено премиальных 30 процентов.

Примеры:

в) За работу по спецприменению.

Допустим, пилот работал здесь также 10 дней и налетал 32 часа, а работа по сложности относится к III группе.

За 100 процентов выполнения плана положено 12 процентов премиальных и за каждый процент перевыполнения плана — 1,2 процента.

В этом примере за выполнение 9 часов полагается 12 процентов и за каждый процент перевыполнения плана — по 1,2 процента, но не выше 30 процентов.

В общей сложности по данному примеру премиальные следует выплачивать в размере 30 процентов.

В дальнейшем норма налета для премирования будет изменена.

И. о. редактора В. АЛЕКСЕЕВ.

НС 29116 Заказ № 10277

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