

ТОВАРИЩ ЗА ТОВАРИЩА

ТЕХНИК-БРИГАДИР Тазовского аэропорта Ю. В. Помигуев работает в коллективе три года. За это время ему не раз объявляли благодарность за отличное обслуживание авиационной техники. А осенью прошлого года Юрию Владимировичу было присвоено звание ударника коммунистического труда. Счастливо Ю. В. Помигуев оправдывает высокое доверие товарищей в своих ежедневных трудовых делах. Множество мелких и крупных дефектов в материальной части выявлено и уст-

ранено лично техником-бригадиром. Юрий Владимирович постоянно помнит о том, что, как бы ни был богат его производственный опыт, знания всегда требуют обновления. Поэтому, как только выпадает свободная минута, он берет в руки либо учебник, либо наставление по обслуживанию самолета, либо изучает технический бюллетень.

Как и подобает разведчику будущего, Помигуев всегда готов помочь товарищу по работе. Так произошло и 4 февраля. Обслуживая самолеты со сво-

ей сменой, Юрий Владимирович услышал в разговоре о том, что один из авиатехников, обслуживающих прикомандированный из Кургана самолет АН-2 № 43253, заболел.

Техник-бригадир, не откладывая дела в долгий ящик, решил осмотреть курганский самолет, побеседовать с пилотами.

В беседе с командиром самолета выяснилось, что во время полета до летчиков донесся посторонний металлический звук, который, возникнув раз, больше не повторялся.

Юрий Владимирович опробовал двигатель, но не обнаружил в его работе никаких отклонений. Тогда было решено осмотреть мотораму. Тут и был обнаружен серьезный дефект: один из подкосов моторамы оказался лопнувшим. В результате было предотвращено возможное летное происшествие.

В. ПЛАСТКОВ,
начальник участка
технического обслуживания
Тазовского аэропорта,
секретарь парторганизации.



Постоянную прописку получили в уральском небе турбовинтовые самолеты АН-24. На снимке: АН-24 в Кольцовском аэропорту.

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

Авиатор Урала

№ 14 (1416).
СУББОТА,
20 ФЕВРАЛЯ
1965 г.
Год издания
XXIII

ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА УРАЛЬСКОГО
УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ И ТЕРКОМА
ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

Трибуна Каждого

ЗАБОТЯСЬ об улучшении условий труда и ликвидации производственного травматизма, многие подразделения Уральского управления в 1964 году добились определенных успехов.

В Пермском объединенном подразделении значительно повысилась ответственность лично состава за выполнение правил и норм по технике безопасности. Улучшился инструктаж и контроль со стороны инженерно-технического состава по вопросам техники безопасности. Для обслуживания авиационной техники на аэродроме построены два тепляка для самолетов АН-2 и один тепляк для верто-

ОХРАНА ТРУДА — ПОДСПОРЬЕ В ДЕЛЕ

летов МИ-1. Все это дало возможность уменьшить производственный травматизм в три раза, количество дней нетрудоспособности соответственно уменьшилось с 114 дней в 1963 году до 16 дней в 1964 году.

Коллектив Свердловского объединенного подразделения тоже добился значительного снижения случаев производственного травматизма. В этом подразделении проделана большая работа по улучшению условий труда. В 1964 году постро-

ено здание технических служб с бытовыми помещениями, закончено покрытие мест стоянок самолетов, заканчивается оборудование централизованной заправки самолетов, заасфальтирован двор коммерческого склада отдела перевозок и т. д.

Улучшилась работа по охране труда в Челябинском, Курганском, Магнитогорском и других подразделениях.

В целом по управлению в 1964 году травматизм умень-

шился на 27 случаев и на 196 дней потеря трудоспособности от производственных травм. Значительно лучше обстоит дело с выполнением колдоговоров в части охраны труда.

К сожалению, еще не во всех подразделениях сумели хорошо организовать работу по охране труда. В подразделениях Тюменской авиагруппы количество случаев травматизма не уменьшилось, а даже увеличилось. Особенно плохо обстоят дела по этому вопросу в Ханты-Мансий-

ском подразделении, где командиром И. С. Будницкий, в Салехардском, где командиром П. М. Ерохин, и в Тюменских ЛЭРМ, где начальником И. П. Михайленков. Все еще высок уровень травматизма в ремонтных мастерских № 26 и в СМУ-8. В большинстве этих подразделений можно услышать жалобы на нехватку кадров. При неудовлетворительной охране труда это неудивительно.

Отдельные руководители яв-

ботку установленного рабочего времени сторожа на бензосклад; в Тюмени имели переработку работники ГСМ и ОМТС. В Свердловском объединенном подразделении были случаи переналага санитарной нормы бортпроводниками без соответствующего разрешения. В Ханты-Мансийском подразделении были случаи неправильной оплаты больничных листов по временной нетрудоспособности, полученной в результате производственного травматизма. В Сургуте и Магнитогорске не организована выдача спецжиров работникам с вредными условиями труда.

Все эти недостатки можно быстро ликвидировать, если навести должный порядок на рабочих местах, ликвидировать захламленность и грязь, укрепить производственную и технологическую дисциплину, повысить качество обучения и инструктаж рабочих правилам и нормам техники безопасности.

Л. ЗИМИН,
старший инженер по охране труда Уральского управления гражданской авиации.

СЭКОНОМЛЕННЫЕ МИНУТЫ СЛАГАЮТСЯ В ЧАСЫ

РЕЗЕРВЫ ПРОИЗВОДСТВА — на службе семилетке!

Экипаж командира корабля А. Н. Неклюдова (Белорусское управление) принял на себя обязательство в каждом рейсе экономить летное время, видя в этом один из средств достижения рентабельности воздушных перевозок.

ЦК профсоюза авиарботников одобрил начинание экипажа т. Неклюдова и призывает все экипажи транспортной авиации включиться в соревнование за безопасность, регулярность и высокую экономичность каждого полета.



В НАШ экипаж самолета ТУ-124, кроме меня, входят второй пилот Р. Сазанович, штурман Ю. Швердов, бортмеханик А. Акимов и бортрадист В. Овсяников. Когда мы прочитали в газете «Правда» сообщение о том, что 15 предприятий гор. Москвы объявили поход за рентабельность каждого изделия, за качество и бережливость и что эта инициатива получила одобрение ЦК КПСС, то подумали, что и у нас есть резервы экономии и, если к этим резервам отнестись

по-хозяйски, то и нам можно всегда работать рентабельно.

Самым главным источником экономии средств у нас является экономия летного времени. Себестоимость одной минуты полета на самолете ТУ-124 составляет, примерно, десять рублей, а ведь многие экипажи иногда бесцельно расходуют десятки минут.

Обсудив, где и на каких этапах можно экономить летное время, мы приступили к делу и в первый же месяц — в авгу-

сте прошлого года — получили хорошие результаты.

В течение месяца наш экипаж в соответствии с планом и расписанием выполнил 60 рейсов. Для выполнения этих рейсов нам требовалось налетать 79 часов 25 минут, мы же уложились в 70 часов 28 минут, сэкономив 8 часов 57 минут. Кроме того, мы сэкономили 21 тонну горючего. Производительность полетов за август выполнена на 126 процентов к запланированной. В денежном выражении экономия составила 3564 рубля. Добились мы этого путем правильного определения коммерческой загрузки, сокращения времени полета на выполнение рейса, в результате слаженности в работе экипажа.

Разбор каждого полета в экипаже выявляет все новые и новые возможности экономии. Тактику нашего полета мы определяем коллективно, обеспечивая экономичность и полную безопасность полетов, а также удобства для пассажиров. Стараемся не шаблонно, а творчески подходить к каждому этапу

и маневру полета, будь то набор высоты, горизонтальный полет, расчет снижения, заход на посадку и многие другие факторы, влияющие на экономичность и безопасность полетов. Значительную помощь в наших расчетах нам оказывает удачно составленное «Руководство по летной эксплуатации самолета ТУ-124». Схемы, графики и таблицы позволяют правильно и быстро решать вопросы экономичности полетов и разумной эксплуатации материальной части.

Многих интересует, как борется за рентабельность увязывается с безопасностью полетов? Наш личный опыт убеждает, что все это очень хорошо согласуется.

Все члены нашего экипажа тщательно изучают метеорологическую обстановку полета от взлета до посадки, так как грамотное использование погодных условий полета значительно влияет на продолжительность рейса. В экипаже налажен взаимоконтроль, что исключает возможность допуска ошибок в ра-

боте того или другого члена экипажа, а это, в свою очередь, гарантирует от происшествий. Поскольку экономичность полета зависит от профессиональной грамотности каждого члена экипажа, то это обязывает нас постоянно совершенствовать свое мастерство.

Таким образом, не трудно сделать вывод, что соревнование за экономичность положительно влияет на безопасность полетов.

Существует мнение о том, что соревнование за экономию времени в полете может повести к нарушению регулярности полетов и ритмичности в работе аэропорта. Это мнение ошибочное. На одном перегоне рейса экономится максимум 5—7 минут. Опоздание отрыва самолета при взлете на 3 минуты или приземление самолета при посадке раньше на 3—5 минут большого значения не имеет, так как в гражданской авиации отклонения от расписания допустимы в пределах 15 минут. Не требует доказательства, (Окончание на 2-й стр.)

СЭКОНОМЛЕННЫЕ МИНУТЫ СЛАГАЮТСЯ В ЧАСЫ

(Окончание. Нач. на 1 стр.)

что каждый полет, даже обыкновенный учебно-тренировочный полет по кругу, в одних и тех же условиях выполняется за различное по продолжительности время, которое зависит от творчества и расторопности экипажа. При выполнении маршрутного полета возможностей для экономии летного времени очень и очень много, необходимо только приложить к этому стремление и умение.

Наш экипаж за время соревнования сэкономил в среднем на каждый запланированный час полета 7 минут летного времени и 300 килограммов топлива.

Из каких источников слагается экономия, есть ли еще резервы? Перечислить все их не представляется возможным, так как каждый полет резко отличается от другого по метеорологической и воздушной обстановке, степени загрузки самолета и ряду других факторов.

Приведу некоторые примеры из личной практики.

Вот, например, выход на маршрут после взлета. Взлет может производиться с магнитным курсом, близким к курсу следования, а может и не совпадать с ним. Нередко курс взлета бывает в противоположную сторону от маршрута. Если курс взлета близок к курсу следования, то мы сразу переходим к скоростному набору заданного эшелона.

А вот когда взлет производится в обратном направлении к курсу следования, то здесь применяем такой метод: как можно быстрее связываемся с КДП, получаем указание о порядке выхода на маршрут. Делаем первый разворот на минимально допустимой высоте для данного аэродрома, иначе далеко улетишь в противоположную сторону. Скорость по прибору в момент построения маневра выхода на курс следования держим 350 км/час. Это позволяет

значительно сократить время и быстрее перейти опять же к скоростному набору эшелона полета. Иногда, при благоприятных метеоусловиях и воздушной обстановке, мы получаем от службы движения разрешение взлететь в сторону маршрута, это экономит путевое время на 2—3 минуты.

Горизонтальный полет на маршруте нами выполняется на максимальной высоте для данных условий, так как известно, что при полете в верхних слоях атмосферы значительно сокращается расход топлива и увеличивается истинная скорость полета.

Важный элемент — точное определение момента начала снижения с эшелона перед посадкой. Снижись раньше — потеряешь скорость и увеличится расход топлива. Запоздаешь снизиться — придется делать круги над аэродромом, что связано с потерей времени. При заходе на посадку, в момент

построения маневра выхода на посадочный курс также можно экономить время.

Так на каждом элементе полета экономится где полминуты, где одна-две, а то и больше, а в итоге это выражается в сотнях и тысячах рублей народных средств.

Как и в любом другом деле, успех в летной работе зависит от людей. Про свой экипаж скажу, что все мы настойчиво добиваемся поставленной цели и делаем для этого все, что в наших силах.

Расчеты штурмана Ю. Шервердова отличаются высокой точностью. Бортмеханик А. Акимов хорошо знает материальную часть ТУ-124 и грамотно эксплуатирует машину. Бортрадиист В. Овсяников в каждом полете обеспечивает экипаж надежной связью с наземными службами.

Но не все зависит только от желания и умения экипажа. Без службы движения, без ее содействия и ее правильных решений в руководстве полетами бороться за экономию летного времени сложно. Движенцы наделены правами принимать окончательное решение вопросов режима полета, они задают направление

Резервы производства — на службу семилетке

взлета, устанавливают эшелон, заводят самолет на посадку, определяют очередность посадки самолетов и т. д. Отсюда ясно, что движенцы тоже должны включиться в борьбу за экономичность полетов.

Несколько слов о рентабельности. Она в основном зависит от отдела перевозок. Если отдел перевозок не обеспечит самолет необходимой загрузкой, что особенно часто наблюдается в осенне-зимний период, то никакая экономия летного времени не даст рентабельности полета. Следовательно, для достижения успеха требуется совместная и дружная работа экипажей и работников служб движения и перевозок.

А. НЕКЛУДОВ,
командир корабля
ТУ-124.

РАКЕТНЫЙ СНАЙПЕР

К 47-й годовщине
Советской Армии

Вспоминается 1960 год. На столе майора Воронова, одной ракетой сбившего американский У-2, гора поздравительных писем и телеграмм. Они доставлены ему со всех концов страны.

Советская Армия... Нынче, в юбилейный год разгрома фашизма, она отметит свое 47-летие. И не случайно сейчас об ее лучших сынах рассказывает не только наша печать.

Недавно репортаж о «ракетном майоре» и его собратьях по оружию был опубликован в журнале «Фрейе Вельт!» (ГДР). По просьбе коллег из ГДР, корреспондент АПН перед праздником 23-го февраля побывал у прославленных ракетчиков.

— Вот перед этим прибором я сидел, — показал ему Михаил Воронов, — а за зеленоватым экраном следил лейтенант Фельдблюм и ждал моей команды. Чужая машина приближалась с юга. Смотрите по делениям — здесь пауэровский У-2 мы еще «вели», а тут его уже сбивли.

Маленькие коричневые пластмассовые кнопки, что приводят в движение ракету, точь-в-точь как на обычном электрическом звонке. Майор Воронов тогда нажал только одну-единственную, левую... И пилот-шпион лишь по счастливой случайности остался жив. Осколки заделали хвост «Лок-

хида». При полном ракетном залпе от Пауэра ничего бы не осталось.

Нынче Воронов — подполковник и у него новые ответственные задания. «Свои» ракеты он передает в надежные руки опытных учеников.

Михаил Романович Воронов — подлинный солдат своего века. Он родился вскоре после Октябрьской революции. Сын бедного крестьянина, с одиннадцати лет научился читать и писать, а затем стал зенитчиком и в Отече-

ственную войну защищал небо Москвы.

И сегодня, когда исполняется четверть века службы Воронова, он на страже воздушного пространства нашей Родины. Интересно, что оба его брата тоже имеют похожие, но чисто гражданские профессии: лесничего и эпидемиолога. Данила бережет лес, Иван — чистоту наших рек, а знаменитый Михаил — небо. Ну, как тут не вспомнить былинку о трех русских богатырях?!



Хорошо на быстрокрылом лайнере. Фото Р. ЛАПИКОВА.

Искри в редакцию

В МАГНИТОГОРСКОМ аэропорту базируется звено Челябинского подразделения. По приказу командира подразделения оно должно состоять из 4 самолетов АН-2. Из расчета 4-х самолетов АН-2 и составлено зимнее расписание пассажирских перевозок.

Однако в связи с тем, что участок технического обслуживания в Магнитогорском аэропорту регламентных работ не производит, самолеты после отработки ресурса направляются в Челябинские ЛЭРМ. В этих случаях командование Челябинского подразделения должно производить замену самолетам. Однако вопросами планирования таких замен в подразделении, видимо, никто не занимается.

ЗА ТРИСТА ВЕРСТ... КИСЕЛЯ ХЛЕБАТЬ

В качестве примеров приведем лишь некоторые из последних фактов. 8 февраля из Магнитогорска в Челябинск был направлен на регламентное обслуживание самолет АН-2 № 43885. Замена самолету была обещана, но не состоялась.

9 февраля на одном из трех оставшихся в Магнитогорске самолетов был выработан ресурс двигателя, о чем мы сообщили в Челябинск. 10 февраля из Челябинска нам пришла радиограмма, подписанная командиром подразделения, с уведомлением о замене самолета. Причем, в радиограмме был указан номер самолета, который должен был использоваться для замены.

Однако на следующий день поступило новое указание о выделении для замены другого самолета. При приеме этого самолета АН-2 (№ 35396) оказалось, что ресурс двигателя на нем составляет всего 23 часа, т. е. самолет сможет у нас проработать всего дня три. Стоило ли посылать эту машину почти за триста верст... киселя хлебать?

Н. КОШЕЛЕВ,
заместитель председателя группы содействия ПГК;
В. БАЖАНОВ, и. о. начальника техучастка;
В. КАШПУРОВСКИЙ,
начальник отдела перевозок;
Л. КУВАРЗИН, пилот.

Муз. А. СТЕПАНОВА

сл. Е. ЛИПОВИЧА

День субботний настал,
Огоньки засветились рекой.
И движенцы, и радисты,
Кончив смену и дуг все домой.
Вечером в клубе вместе кружимся в вальсе,
Шутим и смеемся мы — народ молодой
Вальс кольцовский звенит.
Радость плещет веселой волной.
И пилоты, и шоферы влюблены в труд крылатый, родной.

Вечером снова мы с улыбкой встречаем
Нашу добрую песню.
Мы — народ молодой.
Завтра нас позовет небосвод заревой, голубой.
На стоянках и у пультов мы начнем снова день трудовой.
Дружбою тесной труд наш спорится с песней.
И всегда добьемся славы мы трудовой!

Свердловск-20,
аэропорт Уктус.
Б2-05-21, доб. 1-96.

И. о. редактора **Е. ЛИПОВИЧ.**
НС 17153, Заказ № 1900.
Тип. изд-ва «Уральский рабочий», Свердловск, пр. Ленина, 49.

