

В ПОХОДЕ ЗА ЭКОНОМИЮ ГОРЮЧЕГО

ЗА ПОСЛЕДНИЕ годы в нашей стране значительно увеличилось перевозки пассажиров и грузов на воздушном транспорте. Это и понятно. Вместо поршневой техники на воздушные трассы нашей Родины вышли могучие газотурбинные самолеты.

Естественно, современная летная техника стала крупным потребителем авиационного топлива и масел. Только по Уральскому управлению за последние годы расход горючего возрос в два раза. Еще более солидно выглядит цифра потребления горючего в Тюмен-

ской авиагруппе.

Расходы по заправке самолетов ГСМ составляют более 25 процентов от общих эксплуатационных расходов.

Опыт работы передовых авиаторов свидетельствует о том, что есть реальные возможности снижения себестоимости воздушных перевозок за счет всемерной экономии и рационального расходования горюче-смазочных материалов.

Выполняя указание Министерства гражданской авиации, авиарботники наших подразделений развернули борьбу за экономию ГСМ. Только за IV

квартал 1965 года сэкономлено топлива 673 тонны и авиамасла 84 тонны. Известно, что при полетах на больших высотах расход топлива значительно снижается. Выбирая наиболее выгодные эшелоны, некоторые экипажи самолетов ИЛ-18 и АН-24 Свердловского объединенного подразделения добились значительной экономии горюче-смазочных материалов. Так, в четвертом квартале 1965 года экипажи самолетов ИЛ-18, где командирами тт. Пензин, Горбин, Третьяков и Ермаков, сэкономили от 8 до 14 тонн горючего. За этот же период экипажи самолетов АН-24, где командирами тт. Сопов, Казанцев, Бочаров, сберегли от 4,1 до 4,7 тонны топлива.

К сожалению, наряду с экономией ГСМ в подразделениях допускается перерасход топлива, особенно при работе дви-

ВНИМАНИЕ: РЕЗЕРВЫ!

гателей на земле. За IV квартал в том же Свердловском объединенном подразделении на прогрев, опробование двигателей и руление самолетов затрачено 12 процентов топлива при норме 9 процентов. Перерасход этот составил 60 тонн.

Неудовлетворительно пока обстоит дело в Кольцовском аэропорту с использованием централизованной заправки самолетов. Пока таким способом заправляется не более 20—25 процентов самолетного парка. Командир подразделения тов. Збыковский и начальник ЛЭРМ тов. Ярошевич недооценивают значения централизованной заправки. Между тем, аэропорт Кольцово имеет все возможно-

сти перевести на централизованную заправку горючим половину самолетов, вылетающих из аэропорта.

Таким образом, у авиарботников Урала имеется немало неиспользованных резервов в изыскании экономии ГСМ. Необходимо, чтобы в поход за рациональное использование горюче-смазочных материалов включились наряду с летным составом, работниками служб движения, ИАС и ГСМ партийные, комсомольские, профсоюзные организации, группы содействия народному контролю.

Б. ЗАВГОРОДНИЙ,
заместитель начальника
ОМТС УрУГА.

Авиатор УРАЛА

ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА УРАЛЬСКОГО
УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ И ТЕРКОМА
ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

№ 8 (1506).

СРЕДА, 2 ФЕВРАЛЯ
1966 г.

Год издания
XXIV

Совещаются «химики»

20—21 января в клубе Уктусского аэропорта состоялось совещание инженеров по спецприменениям Уральского управления гражданской авиации.

Старший инженер управления Ю. И. Гундарев познакомил собравшихся с итогами работы подразделений по авиации спецприменения за 1965 год и задачами «крылатых химиков» на первый год пятилетки. Объем запланированных на 1966 год авиационно-химических работ возрастет по сравнению с прошлым годом на 33 процента.

В работе совещания активное участие приняли представители с мест. Так, с особенностями организации авиационных работ по борьбе с сорняками в условиях Южного Зауралья и мерам по повышению сезонной выработки на самолет познакомил авиаспециалист старший инженер Курганского подразделения тов. Птицын. Пилотинструктор ЛПО тов. Мамаков остановился в своем выступлении на случаях нарушения безопасности полетов на работах по спецприменениям.

Совещание наметило конкретные меры по обеспечению качественного выполнения намеченных на 1966 год авиационно-химических работ.

Намечая новые рубежи

Реален ли был производственный план 1965 года для Тюменского аэропорта по пассажирскому и грузовому перевозкам? На этот вопрос работники отдела перевозок отвечают положительно. Цифровые показатели выполнения годового плана также подтверждают его реальность. План по пассажирообороту выполнен на 102,7 процента, по перевозке пассажиров — на 100,4 процента, по отправке грузов — на 141,7 процента, по доходам — на 113,7 процента. И только до выполнения плана по участковому тонно-километражу не хватило каких-то 0,8 процента. Досадная недоработка, тем более, что финансово-экономические показатели в работе отдела перевозок неплохие. За 1965 год прибыль от авиaperвозок составила 900 тысяч рублей.

С самого начала 1966 года перед перевозчиками Тюменского аэропорта поставлены сложные и ответственные задачи. Объем перевозок значительно возрастает, резко увеличиваются грузы отправки. В помощь имеющемуся в Тюмени самолетному парку прикомандировываются самолеты АН-12. Поэтому наряду с ра-

ботой по обеспечению полной коммерческой загрузки самолетов АН-2 и ЛИ-2, перед работниками отдела перевозок стоит задача освоить правила загрузки самолета АН-12 крупногабаритными и тяжеловесными грузами. Тем более, что в практике был случай, когда при неосторожной загрузке пробили обшивку самолета АН-12.

Недавно Тюменский аэропорт заключил договор с рядом организаций на перевозку тысячи тонн груза. Выполнение обязательств по этому договору должно стать делом чести всего коллектива. Выполнить договор в точно намеченные сроки, значит на будущее обеспечить себя грузовой клиентурой.

Новый год Тюменским аэропортом начат неплохо. За две декады января месячный план по участковому тонно-километражу выполнен на 97,7 процента, по перевозке грузов — на 83,4 процента, по общему тоннажу — на 71 процент.

Для того чтобы успешно справиться с поставленными задачами, работникам отдела перевозок необходимо детально проанализировать недостатки, допущенные в прошлом году. В частности, это в значительной мере касается культуры обслуживания пассажиров. За 1965 год число жалоб в сравнении с 1964 годом возросло на 6. Диспетчер тов. Ермолаева, например, уволена с работы за грубость. Имелись и задержки вылетов самолетов по вине работников отдела перевозок. Так, только в декабре 1965 года произошло 10 задержек самолетов вылетов из-за позднего оформления ведомостей. До сих пор неудовлетворительно работает справочное бюро. Особенно много нареканий на дежурную справочную бюро тов.

Озерная рыба готовится в путь.

Шулепову. В ее дежурство пассажиры в поисках справок ходят по аэропорту «табунами».

Необходимо проявить больше заботы о пассажирах, вынужденных в ожидании вылетов находиться в аэропорту. Часто в помещении аэропорта нет питьевой воды. Комната матери и ребенка не вмещает всех нуждающихся в ее услугах. Вызывает недоумение стремление руководителей аэропорта урезать и без того недостаточную площадь комнаты матери и ребенка с целью оборудования там служебного кабинета начальника аэропорта. Думается, что руководители подразделения найдут для кабинета более подходящее место.

Необходимо также позаботиться о расширении камер хранения. Этот вопрос нужно рассматривать не только с точки зрения удобства для пассажира, но и с коммерческой стороны. Стоит подсчитать, сколько аэропорт теряет доходов от того, что пассажиры лишены возможности сдать ручную кладь на хранение. За год это выразилось бы в крупной сумме. Заодно следует создать для работников камеры хранения нормальные условия труда. В помещении теснота и нет вентиляции.

Намечая новые рубежи, работники отдела перевозок Тюменского аэропорта смогут решить поставленные задачи лишь при условии высокой организованности.

СПРАВОЧНИК АВИАТОРА

Вышел из печати справочник пилота, штурмана-авторы А. Г. Марков, Л. А. Остройский. В справочнике дается материал по летно-техническим и геометрическим данным самолетов гражданской авиации СССР, по аэродинамике скоростных самолетов, средствам самолетовождения, авиационной метеорологии, картографии и астрономии, а также некоторые математические расчеты, необходимые летному составу. Справочник охватывает в сжатой форме те вопросы, которые требуется знать пилоту и штурману, чтобы произвести нормальный полет любого назначения днем и ночью. Поэтому справочник является ценным пособием как при подготовке к полету, так и в ходе самого полета.

Справочник предназначен для пилотов и штурманов. Он может быть использован работниками наземных служб гражданской авиации, а также в средних и высших авиационных учебных заведениях.



С опережением графика

Как начал работу в новом году коллектив Кольцовского аэропорта? Какие рейсы введены вновь? Что делается для расширения площади аэровокзала? С этими вопросами наш корреспондент обратился к начальнику аэропорта Исаю Леонидовичу Шмальцу. Вот что он рассказал:

Плановые задания прошлого года выполнены нами по всем показателям. В текущем году нужно обслужить 494000 человек. Прирост к

плану 1965 года составляет около 16 процентов. Растет грузооборот: за прошедший год он составил 19410 тонн, а в 1966 году нужно перевезти 27.000 тонн. Доход выражается в следующих цифрах: за 1965 год — 17.845.000 руб., план на 1966 год — 20.826.000 руб. Как обстоит дело в январе? За 20 дней перевезено 19.970 пассажиров, это на 6 процентов больше плана. Работаем с опережением графика.

Введены прямые рейсы из Свердловска до Сургута, Салехарда и Саратова, выполняемые на АН-24. Из столицы Урала пассажиры могут улечь в Уфу на ТУ-124.

Мы терпим сейчас неудобство с отправкой пассажиров, с оформлением багажа и т. д. Причина — малая площадь аэровокзала. В 1967 году должен вступить в строй пассажирский павильон с пропускной способностью 700 человек в час. Разумеется, все работы по транспорти-

В беседе С НАШИМ КОРРЕСПОНДЕНТОМ

ровке багажа будут механизированы. Регистрация билетов будет централизованна.

Старое здание аэропорта поступит в распоряжение пассажиров местных авиалиний. Радикально решится вопрос о котельных: отопление павильона и подсобных помещений будет осуществляться на бухарском газе.

СВЕТ И ТЕНЬ

ГРУППОЙ содействия комитету народного контроля совместно с общественной комиссией в Салехардском подразделении недавно проводилась проверка расходования электроэнергии и твердого топлива в службах.

Проверкой было установлено, что в большинстве служб контроль за расходованием электроэнергии и твердого топлива не налажен, допускаются бесхозяйственность и расточительство.

Такое положение стало возможным потому, что потребность в электроэнергии по базовому и приписным аэропортам не планируется. Борьба за экономию топлива на местах не организована. В декабре прошлого года, например, расход электроэнергии по сравнению с октябрем возрос почти вдвое. Увеличение темного времени суток лишь частично объясняет такой рост. Наиболее вескими причинами увеличения в потреблении электроэнергии следует признать безответственное отношение некоторой части личного состава к расходование электричества. В помещении спецслужб ЛЭРМ почти круглосуточно горят 5 электроламп мощностью по 300 ватт каждая, хотя нужды в таком освещении нет. В коридоре помещения ЛЭРМ в течение дня не выключаются лампы мощностью в 150 ватт, хотя для освещения коридора вполне хватило бы двух 66-ваттных ламп.

Рекорд в расточительстве электроэнергии, пожалуй, принадлежал работникам ПАРМ. Помещение ПАРМ площадью в 19 квадратных метров освещалось одиннадцатью 300-ваттными лампами.

Большое количество электроэнергии поглощается впустую из-за несвоевременного выключения прожекторов на стоянке самолетов в ночное время. Гараж, словно соревнуясь с работниками ПАРМ, также завел традицию пользоваться для освещения лишь лампами в 300—500 ватт каждая. Такие светильники иногда горят днем и ночью в

автогараже числом до 20.

Нерационально расходуется электроэнергия при эксплуатации ВПП. Во время укатки одновременно включается двухстороннее освещение, хотя нужды в этом нет. Кроме того, слабо организован уход за кабельным хозяйством, что приводит к утечке тока.

Группа содействия народному контролю, выявив указанные выше недостатки в расходовании электроэнергии, обратилась к командованию подразделения со своими рекомендациями и предложениями.

На основе рекомендации группы был издан приказ командира объединенного подразделения с установлением сроков устранения обнаруженных недостатков.

Прошло десять дней и многие недостатки уже устранены. К 10—12 января начальники ОКС и ИС тов. Пташинский и РИР тов. Хазановский проверили состояние электросчетчиков, в ре-

зультате неисправные заменены исправными, произведен необходимый ремонт кабельно-щитового хозяйства, электролампы большей мощности, там, где это возможно, заменены лампами меньшей мощности. Кроме того из пользования изъяты все отопительные электроприборы в помещениях, обогреваемых в достаточной мере другими источниками тепла.

Работа группы содействия народному контролю по проверке состояния расходования электроэнергии и твердого топлива навела хозяйственных руководителей подразделения на мысль о переводе служебного здания гидропорта, аэровокзала и общежития на сухопутном аэродроме с дровяного на центральное. Это потребует кое-какие затраты, но они, несомненно, быстро окупятся, а в дальнейшем будет достигнута экономия средств на содержание помещений.

В. СЕРЕГИН,
зам. секретаря партбюро
Салехардского
подразделения.

А КУРТКИ ИДУТ НА СТОРОНУ...

В Уральское управление гражданской авиации, в Министерство гражданской авиации нередко поступают письма из подразделений Тюменской авиагруппы, в которых летчики и авиатехники жалуются на неудовлетворительное обеспечение спецобмундированием. Вот некоторые примеры. Пилот Салехардского объединенного подразделения тов. Шеломенцев сообщает в министерство о том, что он не может получить предусмотренную по нормам спецодежду (кожаный костюм, носки меховые, куртку меховую и т. д.). В другом письме из Салехарда, подписанном начальником аэропорта тов. Козловым, говорится, что выдаваемые личному составу цигейковые полупальто

не устраивают ни летчиков, ни авиатехников.

Что ж, сигналы тревожные. Реагировать на них нужно. Однако при этом следует напомнить и о том, что не всегда и не во всем авторы упомянутых писем объективны. Что касается Шеломенцева, то всем имуществом, положенным ему, он обеспечен. Относительно замены полупальто куртками нужно для ясности напомнить: два года назад группа салехардских авиарботников (17 подписей) обращалась с письмом в журналы «Крокодил», «Гражданская авиация» с просьбой обратного содержания. Салехардцы просили содействия о замене курток на полупальто.

Работники ОМТС предупреждали салехардцев о том, что куртки удобнее полупальто, но те настояли на своем.

Как вообще обстоят дела с обеспечением меховой спецодеждой на Севере? Следует признать, что некоторая нехватка в снабжении спецодеждой на волчьем и собачьем меху ощущается. Эта нехватка усугубляется еще и тем, что часть хозяйственников встала на путь разбазаривания дефицитного имущества.

В ОМТС Тюменской авиагруппы недавно появился целый список, из которого, например, можно узнать, что в Березовском подразделении появился своеобразный магазин по торговле спецобмундированием. Причем, дефицитные вещи 1 категории продаются за наличный расчет в ряде случаев лицам, не имеющим к авиации никакого отношения. Так, три меховых куртки и унты проданы на сторону. Впрочем и факты продажи спецобмундирования 1 категории работникам подразделений должны также рассматриваться как грубейшее нарушение.

Крайне необходимо навести строгий порядок в пользовании спецобмундированием, как дежурным имуществом. В этой связи следует упомянуть начальника Березовского аэропорта тов. Сапронова, который получил для своих надобностей, кроме унтов, еще и валенки.

Л. ЛЕПИЛО,
член группы содействия
народному контролю.

Ю. Сапронову

Тренажер самолета АН-24

Прекрасный подарок авиаторам сделал коллектив предприятия, где начальником М. Е. Поллиский. Изготовлен головной образец комплексного тренажера самолета АН-24, который в эти дни проходит заключительные испытания на эксплуатационную надежность.

В 1966 году предприятие приступает к серийному выпуску авиационной новинки. Подсчитано, что каждый новый тренажер настолько экономически эффективен, что полностью окупит себя за пять месяцев. «Крылья Украины».

Вместо дежурства — в вытрезвитель



Разрешите побеспокоить

Заведующий складом ГСМ тов. Муртазин был назначен ответственным дежурным по Салехардскому объединенному подразделению в соответствии с ранее составленным графиком. Однако на дежурство не явился, а предпочел заняться выпивкой. В результате вместо того, чтобы дежурить, он был доставлен в нетрезвом состоянии в милицию.

Муртазина наказали, объявили строгий выговор приказом командира под-

разделения, но думается, что эта мера воздействия недостаточно эффективна, хотя бы с точки зрения предупреждения выпивок в рабочее время в наземных службах. Буквально через три дня после случая с Муртазиным рабочие аэродромной службы П. Иванов и Р. Ренгулов в течение двух дней не выходили на работу в связи с употреблением спиртного. Нарушителям объявили по выговору.

Конечно, в этой заметке речь не идет о том, что сле-

дует наказывать строже, или о том, что наказания не соответствуют тяжести проступка. Нет, нужно посмотреть на дисциплинарную практику с другой стороны: не привыкли ли люди к шаблонному воздействию, не выработался ли своеобразный иммунитет (невосприимчивость) к взысканиям? По всей вероятности, командованию и общественным организациям следует искать новые формы воспитательной работы в коллективе. **С. ВЛАДИМИРОВ.**

Цена нарушения—250 рублей

На всех служебных разборах, на собраниях личного состава много говорится о том, что инструкции и наставления, регламентирующие работу в подразделениях, необходимо неукоснительно выполнять. Всякое, даже самое мелкое, отступление от правил технической эксплуатации механизмов и оборудования, разработанных на основе обобщения передового опыта, может повлечь аварию, несчастный случай, порчу государственного имущества.

С полной уверенностью можно сказать, что тракторист аэропорта «Новый порт» Н. С. Саржин не раз слышал о настоятельной необходимости выполнять инструкции и наставления. И все же он сознатель-

но пошел на нарушения. При подогреве двигателя трактора М-100 вопреки правилам безопасности он решил прибегнуть к открытому огню. Нарушение усугублялось еще и тем, что трактор в момент подогрева находился в помещении.

Запустив двигатель, тракторист Саржин пытался выключить муфту сцепления для подогрева коробки перемены передач. Поскольку смазка в коробке имела большую вязкость, проворот не удался. Тогда Саржин, увеличив обороты двигателя, сделал новую попытку включить муфту сцепления. Произошел обрыв соединительных планок, пальцев маховика, поломка среднего диска и разрушение других деталей, в том числе пробило

трубу подачи топлива от бака к фильтрам. Горючее хлынуло наружу, попало на открытое пламя, вспыхнул пожар. Огонь мгновенно переметнулся на стены автогаража. С большим трудом пожар удалось ликвидировать.

В результате пожара на тракторе полностью выведены из строя радиатор водяной, аккумулятор, электропроводка, карбюратор, муфта сцепления и т. п. Общая сумма нанесенного ущерба составляет, по неполным подсчетам, около 250 рублей.

Случай этот произошел более месяца назад. Кое-кто может сказать, что дело давнее и вспоминать об этом, тем более в печати, не стоит. Нам думается, что это не так. Тран-

спор до последнего времени полностью не отремонтирован, потеряны сотни рабочих часов. Длительный простой трактора, несомненно, отрицательно сказался как на качестве аэродромного обеспечения полетов, так и снизил финансово-экономические показатели в работе аэропорта «Новый порт» и Салехардского подразделения в целом. Описанный случай явился как бы лазейкой, через которую часть убытков, явившихся результатом нерадивости тракториста Саржина в прошлом году, продолжают осложнять работу в новом году.

Разумеется, должны сделать выводы из происшедшего и начальник аэропорта тов. Палтусов, и командир взвода ВОХР тов. Кайгародцев, которые не обеспечили должного контроля ни за правильностью эксплуатации средств механизации, ни за состоянием противопожарных средств.

В. СИБИРЕВ,
член поста
народного контроля.

Наш адрес и телефон

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

За редактора А. ЗОБНИН.
НС 15192. Заказ № 1637.

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