



Авиатор УРАЛА

№ 35 (2096).

СРЕДА.

21

СЕНТЯБРЯ

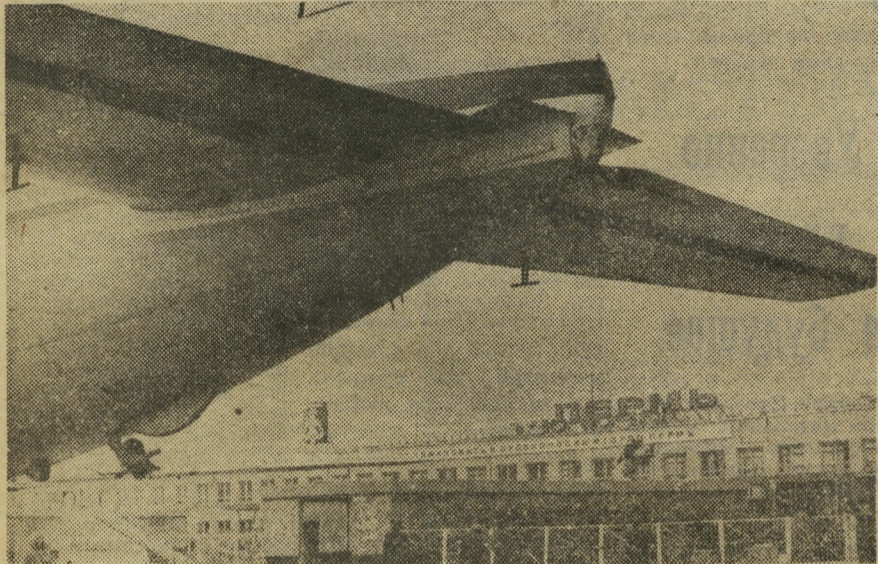
1977 г.

ГОД ИЗДАНИЯ

XXXVI

Цена 2 коп.

ОРГАН УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ
И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ



возрастает значение гражданской авиации нашей страны в выполнении грандиозных задач строительства коммунистического общества. Растут объемы перевозок, меняется техника, улучшается быт авиаработников.

Ветеранам памятно, с чего мы начинали и что мы имеем в настоящее время. Достаточно привести один пример. В 1940 году организовалось самостоятельное авиаподразделение в Перми. За весь год было перевезено 200 пассажиров. Сейчас услугами воздушного транспорта в области ежедневно пользуется более 2700 человек. Аэропорт в сутки в среднем отправляет 4500 человек.

Сегодня наш аэропорт связан с 48 городами страны, 39 населенных пунктов обслуживается в области на МВЛ. Эти краткие примеры говорят о наших достижениях, о развитии авиации.

Наши задачи в честь юбилея Родины напря-



Наша землячка — командир

рекордного полета

Самолет круто взмыл в воздух, набрал высоту, сделал круг и, будто выброшенный из прада, устремился к точке отсчета. Началась борьба за время и скорость.

Создавая Ил-62М, конструкторы предусмотрели такой режим, при котором он может летать со скоростью 900 километров в час. Прошло десять лет с тех пор, как Ил-62М вышел на воздушные линии, но еще ни один командир корабля не водил его с такой скоростью. Эта честь выпала на долю Иранды Федоровны Вертигровой.

Она родилась в Красноуфимске Свердловской области. В 1952 году окончила Свердловский аэроклуб. Че-

рез два года — Центральную объединенную летно-техническую школу. Работала в Красноярском аэроклубе летчиком-инструктором по парашютной подготовке. Совершила 400 прыжков. В 1957 году установила мировой рекорд в прыжках с 10 000 метров с задержкой раскрытия парашюта, который продержался ровно десять лет. В 1962 году пришла в Аэрофлот. Летала вторым пилотом и командиром на Ан-2, Ил-14. Через шесть лет стала вторым пилотом на Ил-18, а с 1971 года — командир корабля. Награждена орденом Трудового Красного Знамени.

Подробности о рекордном полете читайте на 3-й странице газеты.



• ТРУДОВАЯ ПЕРЕКЛИЧКА ПРЕДПРИЯТИИ В ЧЕСТЬ 60-ЛЕТИЯ ОКТЯБРЯ

На подъеме

Коллектив нашего предприятия, идя навстречу юбилею Советской власти, имеет определенные успехи.

Личный состав единодушно одобряет решения майского (1977 г.) Пленума ЦК КПСС, проект новой Конституции СССР.

В связи с письмом Генерального секретаря ЦК КПСС тов. Л. И. Брежнева кадровым рабочим и представителям трудовых династий Пермского машиностроительного завода им. В. И. Ленина в предприятий развертывается работа по дальнейшему усилению роли трудовых коллективов в повышении эффективности производства и коммунистическом воспитании личного состава.

В подразделениях и

Свыше 40 проц. участников этого соревнования завоевали звание «Ударник коммунистического труда».

Наш коллектив по итогам работы в этом году занимал 1-е место по области и району с вручением переходящих Красных знамен. За II квартал коллективу присуждено 2-е место в социалистическом соревновании по Индустриальному району.

По авиапредприятию лучших результатов добился коллектив летного подразделения, службы движения. Коллективу службы организации перевозок вручено переходящее Красное знамя Уральского управления гражданской авиации за 1-е место во II квартале

С. В., Гущенко Э. П., коллектив аэродромной службы, смена службы движения руководителя полетов Ракитского А. Б., коллектив бригады СП-50 Дутова В. Б. и многие другие.

19 человекам присвоено звание «Лучший по профессии». Среди них — командир корабля Ил-18 Бачурин А. И., второй пилот Павлов В. Г., авиатехник Митрофанов И. С., телеграфистка Гуляева А. Д., диспетчер службы движения Бурдин П. М., водитель Бакуменко Б. Ф. и многие другие.

С каждым годом ветераны предприятия Кузовлев И. И., Марук Т. П., Малякин Н. М., Верхолацев В. П. и другие, наша молодежь видят, как

женны. Не все мы их качественно выполняем. Нами значительно не выполняется план по отправкам пассажиров, план капитального строительства и ряд других показателей. Хочется выразить уверенность, что наши общественные организации примут все меры, чтобы выполнить социалистические обязательства к юбилею нашей Родины, что командно-руководящий состав организует работу так, чтобы достойно закончить решающий этап подготовки к юбилею Октября и не допустить ни одного срыва в работе.

Л. ТРЕНЕВ,
командир
Пермского
авиапредприятия.

* За строкой проекта Конституции Внесли свои предложения

Во всех цехах, отделах завода 404 ГА прошло активное обсуждение проекта Конституции СССР. На участки пришли представители руководства предприятия, члены партийного бюро. Они ознакомили тружеников завода с предлагаемым для обсуждения проектом Конституции. В рассказе использовали примеры по развитию народного хозяйства страны, области и отрасли.

На собраниях выступили ветераны завода, специалисты, молодые рабочие. Они внесли конкретные предложения по охране труда женщин, по жилищному законодательству. Кстати, охраной труда женщин на заводе занимаются очень основательно. Так, в гальваническом цехе, где производство относится к разряду вредных, осталось лишь две представительницы «слабого пола», да и они со временем будут переведены на другую работу.

В ближайшее время на заводе будет введена газовая котельная, благодаря которой значительно улучшится вентиляция и теплообеспечение завода.

НА СНИМКАХ:

в аэропорту Пермь; передовики производства и кавалеры правительственных наград: сменный инженер АИЭРО Степан Андриянович Ядрышников, 2-й пилот Ан-24 Наталья Николаевна Дроздова, начальник АТБ Валерий Викторович Вахромов, начальник штаба Алексей Иванович Минеев, диспетчер службы перевозок Любовь Ивановна Гальчик, старший диспетчер РДЦ Владимир Федорович Ершов, руководитель полетов Михаил Иванович Дремин, начальник ПДО АТБ Владимир Михайлович Якимов.



Всесоюзное совещание работников наземных служб Аэрофлота

За хозяйский подход к делу



15—16 сентября в Свердловске проходило Всесоюзное совещание работников наземных служб Аэрофлота. На совещании с докладом выступил начальник управления наземных сооружений Министерства ГА Виктор Сергеевич Соколов. Он говорил о больших изменениях, которые произошли в наземных службах с прошлого совещания. В частности, модернизировано оборудование, значительно выросли основные фонды, возросла квалификация специалистов. Он подробно остановился на таких вопросах, как содержание аэродромов, их текущий и капитальный ремонт, досрочное снятие двигателей с самолетов, контроль за застройкой зоны воздушных подходов.

С большим интересом выслушали собравшиеся выступления начальника отдела эксплуатации наземных сооружений Приволжского управления ГА В. П. Маслакова, начальника отдела управления наземных сооружений МГА В. Г. Лучникова, начальника аэродромной службы Новосибирска К. В. Азарова, начальника аэродромной службы аэропорта Пулково Н. И. Щербина, заместителя начальника авиатехснаба МГА Ю. А. Попова и других. К. В. Азаров поделился опытом, накопленным в службе, рассказал о мероприятиях по предупреждению попадания посторонних предметов в двигатели самолетов. В частности, сибиряки регулярно проводят текущий ремонт искусственных покрытий, малейшие признаки разрушения бетона устраняют путем обработки сколов и швов и заливки их ма-

стикой «Изол» или мелким зернистым асфальтом. Строго соблюдается технология применения мастики «Изол»: швы и сколы предварительно очищаются от грязи и пыли, эмульсируются керосином с битумом. Второй год в авиапредприятии применяют новую мастику по рецепту Ленинградской ордена Ленина академии ГА.

В результате новосибирцы сократили до минимума вывод из строя двигателей по вине аэродромной службы. В 1976 году было пять таких случаев, в нынешнем — один. Служба не имеет в течение более шести лет поломок самолетов на земле, травм и других происшествий. Значительно сокращены задержки вылетов. На 33 часа уменьшено нормативное время, отведенное на очистку аэродрома от снега и гололеда. В службе введена сдельная оплата труда, в период напряженной работы наземники не уходят с полосы, принимают пищу на месте, в теплом автобусе. Питание бесплатное, по месткомовским талонам. Аэродромная служба имеет свою малую механизацию. Штатные рабочие аэродромной службы обучены управлять техникой малой механизации по четвертому разряду. Благодаря этому производительность труда повысилась на 20 проц., нет необходимости обращаться к совхозам за помощью в скашивании травы на аэродроме. К. В. Азаров также поставил на обсуждение несколько вопросов, связанных с организацией работы и структурной аэродромной службы.

Ю. А. Попов призвал работников наземных

служб рационально, хозяйски использовать имеющуюся технику. Он привел примеры скопления в некоторых управлениях ГА неуставленного и излишнего оборудования, наибольшее количество — в Московском транспортном, Белорусском, Приволжском, Армянском и других управлениях ГА. В целом по министерству низок коэффициент использования имеющегося транспорта.

Н. И. Щербина подробно ознакомил коллег с опытом ленинградцев в проведении капитальных и текущих ремонтов взлетно-посадочных полос и мелиорации аэродромов. Совещание прошло на высоком деловом уровне и нацелило наземников всей страны на выполнение первоочередных задач, стоящих перед их службами.



В перерывах совещания наш корреспондент попросил представителей двух соревнующихся с УрУ ГА управлений ответить на несколько вопросов:

Какие изменения произошли в наземных службах управления за период с прошлого совещания?

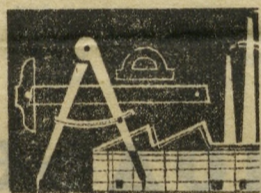
С чем приехали на совещание?

Какие проблемы стоят перед вами теперь?

Уверенно глядим в будущее

Валерий Павлович Маслаков, начальник отдела эксплуатации наземных сооружений Приволжского УГА:

Изменилась структура основных фондов, теперь у нас только два аэропорта IV класса. Увеличилась протяженность взлетно-посадочных полос, площадь искусственных покрытий, вес принимаемых самолетов. Возрос уровень механизации всех работ. 80—100 проц. достигает комплекс-



Приехали поделиться опытом

Юлий Александрович Колобов, заместитель начальника Ленинградского УГА:

С чем приехали в Свердловск? Мы поделились здесь положительным опытом, как вы слышали. В некотором отношении мы обогнали совещание, потому что многие вопросы, обсуждавшиеся сегодня, в нашем управлении решены. Составлен комплексный план мероприятий по предупреждению досрочного выхода двигателей из строя. И уже есть осязаемые результаты. Если за прошлый год было 27 случаев выхода двигателей из строя, то за восемь месяцев текущего года — всего семь.

Наше управление первым в министерстве начало в больших масштабах проводить мелнорационную борьбу с заблаговременным аэродромов. В этом году работы по мелиорации начались 1 июля. На пятилетку намечено осушить 300 гектаров, уже сделано 70. Много внимания уделяем механизации. В Ленинградском авиапредприятии смонтирована и пущена механизированная линия измельчения и погрузки химвагента АНС, что позволило высвободить из этого технологического процесса 7—8 рабочих.

Что касается проблем, то они в основном в приписных аэропортах. Давно назрела необходимость ввести штатную должность инженера по приписным аэропортам. Вторая проблема — несоответствие материальных фондов на капитальный ремонт объема работ. Много средств приходится изыскивать самим.

Материалы совещания подготовила наш корреспондент П. Деменцева.

Материалы совещания подготовила наш корреспондент П. Деменцева.

МИНЕРАЛЬНЫЕ Воды. В местном аэропорту почти на два месяца раньше срока завершена реконструкция взлетно-посадочной полосы, которая приспособлена теперь для приема всех типов самолетов. На днях здесь впервые приземлился самолет Ил-62, совершивший рейс из Москвы. Реконструкция аэропорта продолжается. После ее завершения эта воздушная гавань будет обслуживать в полтора раза больше пассажиров, чем сейчас.

СООРУЖАЕТ АЭРОФЛОТ

— Обширна программа капитального строительства Аэрофлота в десятилетку, — сообщили корреспонденту ТАСС в Министерстве гражданской авиации. — Основная часть капитальных вложений направляется на реконструкцию и комплексное развитие существующих аэропортов, чтобы повы-

сить их пропускную способность и создать там условия для эксплуатации основных магистральных самолетов.

Для приема лайнера Ил-62, например, намечено оборудовать аэропорты в Магадане, Якутске, Петропавловске-Камчатском, Симферополе. Значительно расширится число воздушных гаваней, способных принимать многоместный Ту-154.

За пятилетку будет построено около 30 аэровокзалных комплексов и десятки пассажирских па-

вильонов на местных линиях. Намеченная программа успешно претворяется в жизнь: в прошлом году, например, сдали в эксплуатацию аэровокзалы во Владивостоке, Комсомольске-на-Амуре, Оренбурге. Реконструируются аэропорты в Кеморо, Томске, Усинске, Грозном, Калуге.

Новые здания для авиапассажиров строятся с учетом географических особенностей и перспектив дальнейшего развития. Здесь все подчинено заботе о пассажирах, созда-

нию им и работникам аэропорта максимальных удобств с тем, чтобы ускорить путь воздушных путешественников к трансу самолета, свести к минимуму формальности с регистрацией билетов и оформлением багажа. Для этого новые аэровокзалы оснащаются самыми современными комплексами механизации и системами информации о движении самолетов и наличии свободных мест.

Аэрофлот готовится принять гостей и участников Олимпиады-80: новые аэровокзалы будут построены в Шерефетьево, Внуково и Таллине.

(ТАСС).

НОВАЯ АВИАЛИНИЯ

НОВАЯ ЛИНИЯ АЭРОФЛОТА СВЯЗАЛА СТОЛИЦУ ДАГЕСТАНА С АСТРАХАНЬЮ. ПО НЕЙ СТАЛИ КУРСИРОВАТЬ ПАССАЖИРСКИЕ САМОЛЕТЫ ЯК-40. РАССТОЯНИЕ МЕЖДУ ЭТИМИ ГОРОДАМИ ТЕПЕРЬ МОЖНО ПРЕОДОЛЕТЬ ЗА 55 МИНУТ. ЭТО УЖЕ СЕДЬМАЯ НОВАЯ АВИАЛИНИЯ. ПРОЛОЖЕННАЯ В НЫНЕШНЕМ ГОДУ ИЗ МАХАЧКАЛЫ В ДРУГИЕ ГОРОДА СТРАНЫ.

(ТАСС).





АЭРОФЛОТ - AEROFLOT

СССР

Новое достижение в скорости на замкнутом маршруте протяженностью в пять тысяч километров установил женский экипаж Аэрофлота на пассажирском самолете ИЛ-62М. Средняя скорость полета по маршруту Шереметьево — Симферополь — Свердловск — Шереметьево превысила 970 километров в час.

Собственно, все началось с того, что все мужчины ушли. Это было одно из главных требований. Ушли инструкторы и техники. Отошли в сторону репортеры, сделав первый кадр, похожий на фотографии «на память».

Они остались одни: шесть летчиц, самолет Ил-62 и маршрут полета. Пять часов они пробыли в небе.

За день до этого, при генеральном облете дистанции, полностью дублировавшем «официальный» полет, на самолет допускался «лишний груз». Поэтому на борту оказались репортеры.

Самое первое впечатление очевидца — сожаление. Облака застыли внизу, безмолвная ледяная страна. Утеряно чувство скорости — скорость отмечают приборы. Люди пьют чай в пассажирском салоне, курят и ходят, как по палубе в полный штиль. Между тем мы миновали Орел, и скорость уже была рекордной.

Был, однако, один человек, который чувствовал скорость самолета так, будто ехал на велосипеде по городскому шоссе. Этот человек сидел в салоне рядом с репортерами.

Виктор Васильевич Козлов возглавил группу инструкторов, готовивших экипаж к полету. Ему в большой степени принадлежит заслуга победы. Десять лет назад он начал испытывать новую машину, будущий флагман флота. Он узнал машину, как живое существо, и верил в слова конструктора о том, что его самолет будет брать скоростные «пределы», будет летать со скоростью, казавшейся недостижимой, 900 и более. Десять лет спустя, когда машина начала летать, основываясь на пассажирских линиях, Козлов собрал под крыло «Ила» вот

этот экипаж — шесть летчиц, чтобы они теперь летели «на заявленной скорости».

— Что было самое трудное? — размышлял главный инструктор. — Наверное, перебороть себя. Пройти под самолетом, не сгибаясь, по привычке, — ведь многие летают на Як-40, другие лишь мечтали подняться в воздух «Ил». Не мечтали прочесть в подлетном листе: взлетный вес — 166 тонн...

Выше облаков, быстрее ветра

В начале тренировок он видел на их лицах растерянность. Но каждая после нескольких посадок с инструктором полетела сама.

...Мы держим заявленную скорость. Первый участок, до Симферополя, шли при встречном ветре, и поэтому наша скорость уменьшилась относительно земли до 870 километров в час. После разворота — ветер помогал — мы превысили тысячный рубеж. Евгения Маргова вышла из кабины выпить чаю с вафлями. («Женя — человек, мыслящий в перспективе, иногда фантастической», — сказал о ней главный инструктор). Маргова в черном свитере и брюках. За ней числятся славные годы — 1966-й, 1967-й — время рекордов на МИГ-21. Сейчас она пилотировала в течение часа тяжелую машину.

Ее биография почти как у всех: аэроклуб ДОСААФ, летная школа, движение от самолета к самолету. Но ни слава, ни рекорды не волнуют ее так, как эта «фантастическая» воз-

можность попробовать эту машину и доказать всем, что она, женщина, может поднимать ее в небо. Время в авиации движется от поршневых самолетов к сверхзвуковым, переходя из малой авиации в «тяжелую». Отступая — не отступаясь, — она летит!

Репортеры — почти все мужчины, саркастичные мужчины, у каждого точно уж на уме: «Умеют ли ОНИ?» По очереди весь экипаж подробно расспрашивали о похожих их биографиях и даже не заметили, что над Свердловском самолет попал в дурные погодные условия. Это сулило болтанку, но разворот над Свердловском был сделан точно — обогнули угол треу-

В. Козлов. Полет сам по себе доказывает возможности женского экипажа. Во время подготовки к нему мы проводили двенадцатичасовые беспосадочные полеты, дважды облетая «треугольник». Второе: нам было безразлично поведение самолета на предельных эксплуатационных режимах.

Репортеры. Могли бы вы работать таким экипажем?

В. Козлов. Экипаж состоит из отличных летчиков.

Репортеры. Поведут ли женщины «Ил-62» теперь, после такого «доказательства»?

Ответ на этот вопрос они получили в самом полете.

...В пробном, последнем перед премьерой, полете, где были заданы эти вопросы, не было ничего, что отличало бы полет от пассажирского рейса, — так казалось нам, «пассажирам». Прилетели в Москву, сошли с трапа, а экипажу предстояла еще двухчасовая тренировка.

Итак, экипаж: командир Ираида Вертипрахова из Красноярска, командир Ил-18; второй пилот Евгения Маргова, командир Як-40;

второй пилот Тамара Павленко из Алма-Аты, командир Ил-18.

штурман Галина Козырь. — Домодедово, штурман на Ил-62;

бортиженер Галина Смагина — из Таджикистана, Як-40, командир;

бортрадист Нина Костырина — Домодедово, бортрадист Ил-62.

Так кончился репетиционный день. А затем они пошли на рекорд. Их встречали с цветами — как встречают героев, рекордсменов, победителей.

Их увидели. Но никто не видел их в полете. Они были одни: шесть летчиц и самолет, наконец-то подчинившийся им.

Когда техника известна и не подведет, на предельных нагрузках испытываются люди. Но люди, ведущие технику, испытаны, и нагрузки им по плечу. Это испытание ради истории, в которой надо время от времени ставить точку и начинать новый рассказ. Я знаю, что это будет. Это будет рассказ о работе.

Н. ЧУГУНОВА.

(Корр. «Комсомольской правды»).
Борт самолета Ил-62М.

* За строкой проекта Конституции СССР

Кировские авиаторы на открытых партийных собраниях и митингах заинтересованно обсуждают проект Конституции СССР. В своих выступлениях работники авиапредприятия горячо поддерживают внутреннюю и внешнюю политику КПСС, приветствуют избрание Леонида Ильича Брежнева Председателем Президиума Верховного Совета СССР.

В статье 18, посвященной охране природы, слова «... в СССР принимаются необходимые меры...» заменить словами «...государство гарантирует необходимые меры...»
Работник авиапредприятия Н. И. Бородин считает, что в соответствующую статью проекта Конституции необходимо внести следующее дополнение: «Государственные органы,

Со своими предложениями

Обсуждая проект Конституции СССР, авиаторы Кирова отмечают неустанную заботу партии и правительства о дальнейшем повышении благосостояния советских людей.

Некоторые выступающие считают необходимым дополнить или изменить отдельные положения проекта Конституции.

Стрелок ВОХР В. Ф. Никулин, например, предлагает записать следующее: «Участники Великой Отечественной войны имеют право выхода на пенсию при прочих равных условиях на 5 лет раньше срока».

Вот что говорит начальник отдела кадров Б. Н. Артюхин:

— Граждане СССР имеют право на образование. В проекте Конституции предусмотрено обязательное всеобщее среднее образование. Необходимо предусмотреть и ответственность за повышение своего общеобразовательного уровня, а также ответственность руководителей, не создающих условия для продолжения учебы работающей молодежи.

Инструктор тренажера Б. Н. Бачериков предла-

гают общественные организации, должностные лица и граждане обязаны своей деятельностью способствовать обеспечению безопасности страны и укреплению ее обороноспособности».

Обсуждение проекта Конституции СССР показывает тесную сплоченность всех советских людей вокруг Коммунистической партии, ее ленинского Центрального Комитета.

«Мы создали новое общество, общество, подобного которому человечество еще не знало, — отмечал товарищ Л. И. Брежнев на XXV съезде КПСС. — Это — общество бескризисной, постоянно-растущей экономики, зрелых социалистических отношений, подлинной свободы. Это — общество твердой уверенности в будущем, светлых коммунистических перспектив. Перед ним открыты безграничные просторы дальнейшего всестороннего прогресса».

Проект новой Конституции подтверждает и закрепляет завоевания первого в мире социалистического государства.



На подъеме

Важным звеном в политико-воспитательной работе является действенная наглядная агитация. Пермские авиаторы имеют отличную галерею Почета, стенды деятельности социалистического соревнования, регулярно обновляется наглядная агитация и в службах.

На этих снимках: перед аэровокзалом большой стенд рассказывает о достижениях и задачах Пермской области в десятой пятилетке; галерея Почета; ко Дню Воздушного Флота руководитель полетов М. И. Дремин получает премию.

Фото А. НАГИБИНА.





На подъеме

Как мы уже сообщали, пермские перевозчики получили переходящее Красное знамя УрУ ГА и теркома профсоюза авиарботников Урала. Большой вклад в общее дело внесли работники городского агентства, которое теперь располагает отличным помещением в центре города. На снимках: здесь теперь располагается в Перми горгентство; передовики социалистического соревнования старший кассир-инкассатор Надежда Анисимовна Егорова, диспетчер по бронированию Лариса Геннадьевна Дворянинова, кассир Татьяна Илларионовна Ежова.

Фото А. НАГИБИНА.



ЗДЕСЬ начинается и кончается путь каждого воздушного пассажира, здесь «справляют новоселье» самолеты. Взлетно-посадочная полоса, или ВПП, как называют ее летчики и аэродромные специалисты, — сложное инженерное сооружение, претерпевшее большие изменения за свою короткую историю. Каждому известно, что создателем первого в мире самолета был наш соотечественник А. Можайский. Он же явился и изобретателем первой взлетной полосы. А как иначе можно назвать деревянный настил, сколоченный по чертежам изобретателя на склоне Вороньей горы под Красным Селом, с которого 20 июля 1882 года поднялась в первый короткий — но все же полет! — «летучка» Можайского?

Обратимся к документам

начала века. В 1913 году были напечатаны условия конкурса авиастроителей, в которых говорилось: «...аэроплан должен взлетать с вспаханного поля, а также засеянного поля с травой вышиной не менее 1/2 аршина. Разбег должен

Взлетная полоса

составлять не более 90 м, отклонение в сторону при пробеге — не более 6 м. Спуск на означенные поля должен быть совершен без каких-либо повреждений аппарата».

Советское аэродромостроение ведет свой отчет с начала 20-х годов, когда было организовано пассажирское воздушное сообщение между отдельными

городами молодой страны. С самого начала полетов основным требованием явилась их регулярность. Этим и объяснялась та форма, которую принимали первые наши аэродромы. Сначала — квадрат, затем более удобный круг позволяли легким самолетам того времени взлетать и садиться при любом направлении ветра. Именно по этой причине круг до середины 30-х годов оставался основным видом ВПП.

Затем появились аэродромы в виде эллипсов, треугольников и других форм, в той или иной мере учитывающих направление и силу господствующих

ветров. Завершением эволюции ВПП явился ее нынешний облик — длинный прямоугольник, главная ось которого всегда располагается с учетом «розы ветров».

До середины 30-х годов единственным типом покрытия ВПП служил дерн. Существовала даже специальная агротехника летных полей. В наши дни в практику аэродромостроения прочно вошел железобетон. Следует отметить, что сегодняшние ВПП строятся из специального, так называемого «аэродромного» бетона, отличающегося высокой прочностью и сопротивляемостью к температурным перепадам, специфическим нагрузкам.

Местоположение и ориентация ВПП обуславливается результатами инженерно-геологических, метеорологических исследований, оценками рельефа местности и воздушной обстановки в зоне аэропортов и, конечно же, перспектив их развития. Длина полос современных классных аэропортов, принимающих та-

кие самолеты, как флагман Аэрофлота Ил-62, достигает четырех километров. Аэродинамические характеристики самолетов, а также «правила движения» на ВПП объясняют и выбор ее профиля. Так, например, обязательным условием «правил» является такое положение: пилот на взлете из своего кресла должен видеть половину полосы.

Однако сегодняшняя ВПП — это не только бетонный прямоугольник. Это сложнейшее инженерно-техническое сооружение, целый комплекс свето-, радио-, энергосистем, каждая из которых играет важную роль в выполнении самых ответственных фаз полета: взлета и посадки. Средства радиолокации, которыми оснащена полоса, обеспечивают маневрирование самолета в воздушной зоне аэродрома и точно выводят его на посадку по заданной глиссаде. Приборы обеспечивают безопасное приземление в дождь, туман, снег...

спорт

УСПЕХОВ ВАМ, ВОЛЕЙБОЛИСТЫ!

Из Свердловска в Баку вылетела мужская сборная команда УрУ ГА по волейболу. Уральские волейболисты примут участие в традиционном турнире на приз газеты «Советский авиатор» АЗУ ГА, который пройдет в столице Азербайджана с 20 по 25 сентября.

В составе нашей команды спортсмены из Кольцово, Челябинска, Кирова и Нургуана.

Хочется надеяться, что дебют уральцев — они впервые принимают участие в этих соревнованиях — будет успешным.



Москва — Конакри

Исполнилось 15 лет со дня открытия постоянной воздушной трассы Москва — Конакри — Москва. За эти годы перевезены тысячи пассажиров, сотни тонн срочных грузов, почты. Сейчас трассу обслуживают скоростные советские лайнеры Ил-62, и время полета ме-

жду столицами Гвинеи-Бисау и Страны Советов значительно сократилось.

Гвинея — одна из первых африканских стран, создавших национальную авиакомпанию и использующих советскую авиатехнику.

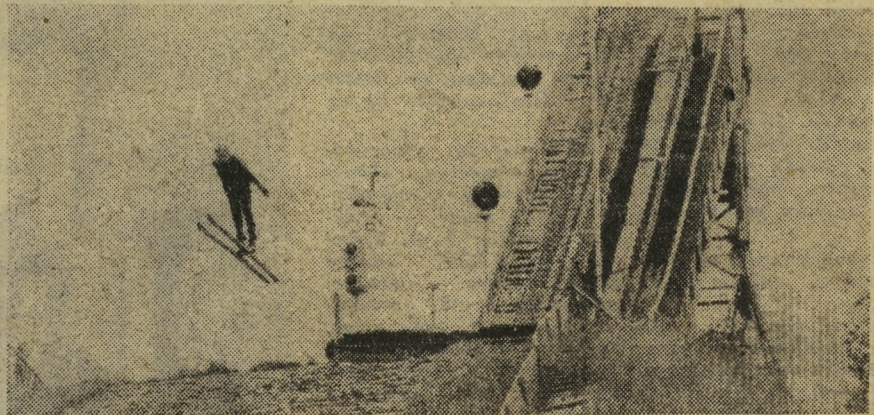
Конструктор опытного конструкторского бюро имени С. В. Ильюшина Герой Социалистического Труда Г. Новожилов, известный летчик-испытатель Герой Советского Союза Э. Кузнецов, ответственные работники

Аэрофлота рассказали о том, как создавался и «учился» летать этот самолет.

С этим самолетом связано освоение самых протяженных авиалиний как отечественных, так и зарубежных.

Ил-62: десять лет в Аэрофлоте

Этому событию была посвящена пресс-конференция, состоявшаяся в Министерстве гражданской авиации СССР. Выступившие перед журналистами заместитель министра гражданской авиации Ю. Мамсуров, гене-



...До первого снега еще далеко, но свердловские прыгуны с трамплина не ждут зимы — выручают искусственное покрытие трамплина на Уктусских горах.

Старты IV зимней Спартакиады народов СССР не за горами. Свердловчане всегда были в числе лучших на предыдущих «снежных» спартакиадах и, естественно, не хотят уступать своих позиций и на предстоящих. Раз за разом взлетают в осеннее небо прыгуны... Прыжок! Еще прыжок!..

Свердловск, «Авиатор» 20, УРАЛА

Редактор В. ГУРИН.

Тел. 295 461, 295 496.

НС 22616. Заказ № 7686.

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