

Учиться на опыте передовых авиарботников, совершенствовать мастерство — наши главные задачи



№ 45 (1159). СРЕДА, 20 ИЮНЯ 1962 г. Год издания XXI

ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА УРАЛЬСКОГО ТЕРРИТОРИАЛЬНОГО УПРАВЛЕНИЯ ГВФ И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

## Вести с полей

Во многих областях страны работают крылатые помощники тружеников сельского хозяйства. Вместе с ними с помощью быстрокрылой техники они ведут великую борьбу за урожай.

В Краснодарском крае успешно трудится сводный летный коллектив Уральского управления ГВФ под командованием М. Сальмановича. Пилоты борются с сорняками и черепашкой, злейшим врагом пшеницы и других злаковых культур. Они обработали уже более десяти тысяч га.

Хорошие вести получены из солнечного Узбекистана. Пилоты нашего управления, находясь в районе Бухары, обработали более двух тысяч гектаров по борьбе с вредителями хлопчатника.

Всего по Уральскому территориальному управлению ГВФ обработано сто сорок тысяч га. Это почти половина планового задания.

Л. ИСАЕВА,

инженер спецприменения УрТУ ГВФ.

## Небо зовет смелых

С ранней зорьки над летным полем Уктусского подразделения разливается ровный гул моторов. Часть самолетов уже в воздухе. Авиаторы улетели по различным заданиям. Одни из них вылетели с пассажирами в разные уголки Свердловской области, другие — на патрулирование лесов, третьи — по срочным санитарным заданиям. Авиаторы успешно начали летную навигацию. Многие из них в этом году хорошо потрудились на сельскохозяйственных работах, обрабатывая уральские поля, на патрулировании лесов и т. д. Сегодня мы расскажем о некоторых из них.

## По срочному заданию

НА САНИТАРНОЙ авиационной станции раздался звонок: «Срочно высылайте самолет в Бутку!» Пилот самолета Як-12 комсомолец Валерий Нико-

У летчиков

авиатранспортного

лаевич Щелкунов быстро поднял свою легкокрылую машину в небо...

Под крылом пронеслись резвые серебристые реки, поблескивают стекла многочисленных озер, запрятанных среди зеленых лесных массивов. Летчик В. Щелкунов поглядывает на циферблат бортовых часов: время торопит — нужно срочно быть на месте. Необходимо во что бы то ни стало спасти больного...

У девятилетнего Федя Плотникова, мальчика из Бутки, случилась беда. Находясь в тайге, он был укушен энцефалитным клещом. Мальчика парализовало. Требовалась срочная медицинская помощь.

Наконец под крылом самолета показали строения Буткинской больницы. Заход на посадку. И вот уже легкий Як-12 касается колесами летного поля. Приняв на борт пострадавшего с матерью и врачом, пилот вылетел в обратный рейс... Вскоре мальчик был доставлен в одну из больниц Свердловска.

Сколько таких фактов в интересной жизни авиатора! Все они свидетельствуют об отваге и смелости крылатых тружеников.

В тот же день по заданию авиационной станции вылетел, чтобы доставить кровь в поселок Носово, пилот самолета Як-12 комсомолец Иван Щербаков. Полет усложнялся тем, что в пути пилот встретил грозу. Обойдя грозное облако, В. Щербаков продолжал полет до Туринска, где он дол-

жен был передать бесценный груз вертолетчикам. Только они могли приземлиться в глухой лесной местности у поселка Носово.

В Туринске В. Щербаков уже ждал пилот вертолета Ми-1 комсомолец Василий Иванович Еремкин. Вертолетчик, приняв груз, вскоре благополучно приземлился в Носово. Кровь была доставлена вовремя...

## Огонь отступил

ПОЖАР охватил большие массивы леса в районе Ивделя. На патрулирование вылетел самолет Як-12, пилотируемый Леонидом Николаевичем Печеркиным. На борту, кроме пилота, — летчик-наблюдатель Михаил Григорьевич Маловичкин. Летнаб составляет донесение и обрасывает его за борт. Теперь лесникам будет ясно, в каких районах обнаружены очаги пожара.

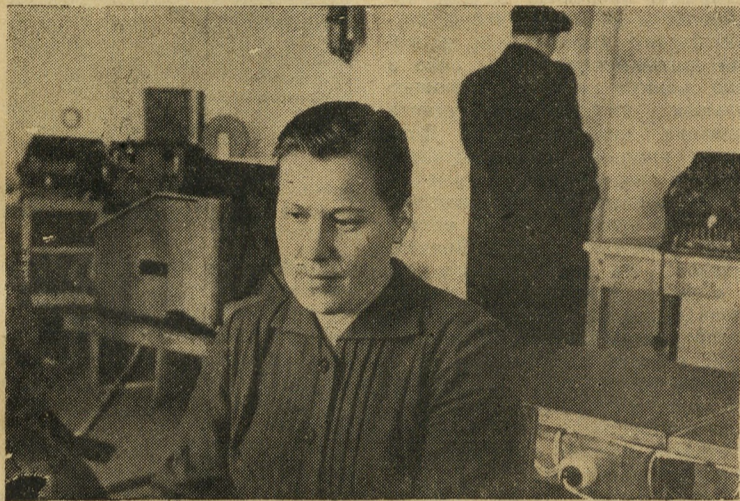
Туда уже спешит экипаж вертолета Ми-4, возглавляемый Михаилом Ивановичем Назаровым. Второй пилот Юрий Федорович Катаев и летчик-наблюдатель Григорий Иванович Попов стараются все сделать для того, чтобы спасти лес от бедствия.

На борту вертолета — пожарники... Вскоре винтокрылая машина приземляется на пораженном участке тайги. Пожарники устремятся к пышащему океану огня. Лес будет спасен...

Возвращаясь с задания, оба экипажа видели, как там, в глухой тайге, струились тоненькие дымки. Огонь отступил...

Славные будни крылатых защитников леса говорят о многом. И прежде всего, о героических трудовых делах тружеников пятого океана — смелых летчиках-уральцах.

Е. ЛИПОВИЧ.



Успешно справляется со своими обязанностями телеграфист Мария Павловна Якова. Она трудится в смене коммунистического труда, руководимой О. С. Полушмаковой.

На снимке: телеграфист М. П. Якова за работой.

## ОБ ЭКИПАЖЕ самолета Ил-18, которым командует Иван Федорович Халин,

в авиатранспортном подразделении говорят: это настоящая школа на крыльях. С таким шутивым утверждением следует согласиться. Впрочем, это даже не школа, а своеобразная академия командных кадров. Дело в том, что вторыми пилотами у Ивана Федоровича летают, как правило, люди, имеющие все данные для последующей самостоятельной работы в качестве командиров воздушных кораблей.

За короткий период времени, пройдя всестороннюю подготовку в экипаже тов. Халина, стали командирами кораблей И. Медведев, Н. Яговитин, С. Полушин. Готовится принять командирский штурвал и нынешний второй пилот К. Третьяков.

В экипаже Халина совершенствуют свое мастерство не только пилоты, но и штурманы и другие авиаспециалисты. Так, недавно ушел в другой экипаж «на усиление» опытный штурман М. Бакиров.

И все же, несмотря на такую с первого взгляда кажущуюся текучесть, в экипаже в течение ряда лет сложился основной костяк, слиток, как называют ядро экипажа сам командир. С бортрадистом В. Кориковым Иван Федорович летает уже четыре года. Это радиоспециалист высокого класса. Недаром он назначен бортрадистом-инструктором. Не один год летает в составе экипажа и бортмеханик М. Коротков. Вместе с командиром переучивался он с Ли-2 на Ил-18.

С такими товарищами работать одно удовольствие, — рассказывая о членах своего экипажа, говорит тов. Халин, — слетанность — вот что является главным в обеспечении безаварийной работы.

Естественно, разговор перешел на тему о безопасности полетов...

Большой опыт летной работы у командира Халина. Два миллиона километров с гаком налетал он за свою летную службу, начав свой путь скромным летчиком По-2 в 1944 году в одной из авиачастей 1 Украинского фронта.

Под крыльями его самолета проплыли сады Украины, виноградники Венгрии, площади Ве-

## Школа на крыльях

ны. А с осени 1945 года он безраздельно отдаст всего себя службе в Гражданском воздушном флоте. В результате исключительно добросовестного отношения к исполнению своего служебного долга в летной биографии летчика нет ни единого темного пятнышка.

По словам Ивана Федоровича, бороться с предпосылками летных происшествий, это значит каждодневно полностью и последовательно осуществлять свои командирские полномочия. Прежде всего необходим твердый порядок, обеспечивающий безукоризненное соблюдение каждым членом экипажа своих обязанностей. Если командир приходит к самолету, чтобы произвести внешний осмотр матчасти, надо, чтобы его подчиненные к этому времени уже рапортовали ему о готовности или замеченных неполадках. Все это общеизвестно, открытия в этом нет и, тем не

менее, иногда забывают о самых элементарных вещах, и напомнить лишней раз не грех.

Другим важнейшим условием безопасности полета Иван Федорович считает необходимость контролировать себя в полете. То же не новость. Однако забывают и об этом, и бывают анекдотические случаи, когда опытные летчики летят в Челябинск, а приземляются в Кургане. В экипаже Халина, как закон, осуществляется тройной контроль в полете: по штурманским расчетам, по радиосвязи с землей и при помощи локатора.

К сожалению, Иван Федорович, как все бывалые люди, немногословен, и беседа была не особенно продолжительной. Остается добавить, что недавно он стал кандидатом в члены КПСС. Можно быть уверенным, что тов. И. Ф. Халин оправдает высокое звание командира и коммуниста.

В. СИБИРЕВ.

## Дружный экипаж

КОГДА впервые в авиатранспортном подразделении речь зашла о возможности полетов на самолетах Ли-2 без бортрадистов, большинство мнений сошлось на том, что это новое дело следует в первую очередь поручить экипажу Виктора Чеснокова.

Такой выбор, разумеется, не был случайным.

В недавнем прошлом комсомолец, ныне кандидат в члены Коммунистической партии, молодой командир известен личному составу подразделения как требовательный и умелый организатор, как опытный, и грамотный пилот. Прежде чем сесть за штурвал самолета Ли-2, в течение ряда лет ему довелось поработать в подразделениях спецприменения. При сравнительно небольшом стаже летной работы Виктор Чесноков налетал уже около миллиона километров. Осенью нынешнего года, по всей вероятности, товарищи поздравят его со званием миллионера.

Итак, два месяца назад Вик-

тор Чесноков и члены его экипажа — 2-й пилот Ю. Чипурин и бортмеханик Л. Герентьев, пройдя специальную подготовку в учебно-тренировочном подразделении, вылетели в свой первый рейс на линию Челябинск—Магнитогорск. Теперь таких вылетов десятки на счету экипажа.

Овладев настройкой радиоаппаратуры, научившись практически устранять простейшие неисправности в радиооборудовании, члены экипажа очень быстро освоились в новых условиях работы и в настоящее время легко обходятся без бортрадиста.

Как-то на подходе к Магнитогорску отказал приемник УКВ, устранить неисправность времени не было, и командир, не растерявшись, перешел на связную радиостанцию. Посадка прошла благополучно.

— Растет парень, — говорят о молодом командире товарищи по работе, — и ребята в его экипаже как на подбор.

С. ПЕТРОВ.

## Они трудятся рядом с нами



Большим уважением в коллективе службы связи Свердловского аэропорта пользуется радиооператор Галина Максимовна Подкорытова. За девять лет работы в аэропорту Г. М. Подкорытова в совершенстве освоила свою специальность и сейчас показывает пример молодым связистам.

На снимке: радиооператор Г. М. Подкорытова.

Фото Е. Липовича.

# О НЕКОТОРЫХ ОСОБЕННОСТЯХ ПИЛОТИРОВАНИЯ САМОЛЕТА АН-2

Одним из важнейших факторов, обеспечивающих безопасность полета, является управляемость самолета — его способность восстанавливать или изменять режимы по воле пилота.

В летной практике при эксплуатации самолета Ан-2, особенно при выполнении взлета и набора высоты, даже на технически исправном самолете может иметь место потеря продольной управляемости, неминуемо приводящей к летному происшествию.

Отчего это происходит, что сопутствует этому, какие меры следует предпринять, чтобы предотвратить это опасное явление?

На самолете Ан-2 направление тяги, создаваемой воздушным винтом, проходит ниже центра тяжести, вследствие чего образуется нижняя децентрация тяги винта, которая на повышенных режимах работы мотора создает кабрирующий момент. Это обстоятельство приводит к снижению запаса продольной устойчивости в режиме подъема. Правда, при правильном соблюдении установленных норм центровок моменты, создаваемые горизонтальным оперением, полностью обеспечивают продольную управляемость самолета.

При нарушении же заднего предела центровок, что возможно при неграмотном размещении грузов или пассажиров, самолет приобретает дополнительную способность к кабрированию, для уравновешивания которого требуется повышенный стабилизирующий момент горизонтального оперения.

При взлете и особенно в наборе высоты хотя бы с незначительно обледеневшим или загрязненным стабилизатором величина момента горизонтального оперения значительно снижается из-за преждевременного завихрения воздушного потока, обтекающего стабилизатор и воздействующего на руль высоты.

Таким образом, в режиме

подъема или при уходе на второй круг, особенно, когда выпущены закрылки, при нарушении предела задней центровки, обледеневшем или загрязненном стабилизаторе может произойти потеря продольной управляемости. При этом руль высоты становится малоэффективным. Большую склонность к этому имеют самолеты Ан-2 до 60-й серии с меньшей площадью горизонтального оперения.

Понижение стабилизирующих моментов горизонтального оперения может быть также и при нарушении установленных пределов отклонения руля высоты вверх и вниз, а также при наличии провисания тросовой проводки управления рулем высоты.

Большую роль в обеспечении продольной управляемости Ан-2 играет наличие на нем триммера руля высоты. Снимая нагрузку с руля высоты, он облегчает пилотирование самолета.

Но встречаются случаи, когда некоторые экипажи «забывают» о триммере. Такая «забывчивость» приводит к весьма тяжелым последствиям.

За примером далеко ходить не нужно. В Липецком подразделении на базовом аэродроме днем, в простых метеословиях, экипаж в составе командира самолета А. Ракова, второго пилота В. Маслиева, авиатехника Н. Пригорина и авиамоториста Н. Попова произвел взлет для перелета к месту авиационно-химических работ.

Экипаж не произвел предполетный осмотр, не читал контрольной карты перед вырубиванием и взлетом. Немудрено, что при такой халатной подготовке экипаж не обратил внимания на положение тумблера триммера.

После отрыва самолет с малой скоростью на больших углах атаки начал набирать высоту.

Закончилось это вынужденной посадкой и частичным повреждением 23 и 24 шпангоутов.

Казалось бы, что после рассле-

дования этого случая и приказа начальника управления, в котором предлагалось всему командному и летно-техническому составу изучить причины происшествия, авиаторы сделают соответствующий вывод.

Но на деле оказалось не так. Командир самолета Перегудов и второй пилот Травкин не выполнили § 148, 171 НПП-ГА-58 г. А ведь там, как говорится, черным по белому написано:

«...г) Проверить правильность действия рулей управления, элеронов и положение индексов триммеров». Далее: «Перед вырубиванием на предварительном и исполнительном старте командир корабля (самолета) обязан проверить готовность к вылету в строгом соответствии с контрольной картой обязательных проверок, установленной для данного типа самолета».

Невыполнение этого пункта привело к тому, что экипаж Перегудова произвел взлет с полностью выбранным «на себя» триммером руля высоты. После взлета самолет перешел в крутое кабрирование. Попытки экипажа перевернуть самолет в нормальное положение путем отдачи штурвала «от себя» положительных результатов не дали. Самолет потерял скорость и после того, как на высоте 20—25 метров был убранный газ, с большой вертикальной скоростью ударился об землю. Произошла авария. Примеры говорят сами за себя.

Ан-2 — устойчивый и хорошо управляемый самолет, в полной мере удовлетворяющий требованиям безопасности полетов на нем. Его надежность сомнений не вызывает. Но при его летно-технической эксплуатации не должно иметь место пренебрежение к элементарным требованиям НПП-ГА-58, инструкции по эксплуатации и контрольной карты обязательных проверок.

К. РЫХЛОВ,  
инженер-пилот.

# Спорт

## КУБОК РАЗЫГРАН

Итак, кубок Уральского управления ГВФ по волейболу разыгран. Четырнадцать команд претендовали на этот почетный приз, и только две завоевали право встретиться в финальной игре. Это волейболисты ремпредприятия и Тюменского подразделения.

Первая партия приносит успех тюменцам. Резкие, атакующие удары их игроков вносят растерянность в игру волейболистов ремпредприятия. Они часто «стреляют» на отбой, допускают ошибки при приеме мяча.

Гораздо увереннее начали волейболисты ремпредприятия вторую партию. Вначале они со своими противниками идут очко в очко, однако затем, с помощью сильных завершающих ударов капитана команды Юрия Домрачева команда ремпредприятия выходит вперед. Они выигрывают вторую, а затем и третью партию.

Полной драматической накала была четвертая партия. Вначале казалось, что в ней так же, как и в двух предыдущих, победа вновь будет на стороне команды ремпредприятия. Но тюменцы сумели создать перелом в игре и догнать противника в счете. Более того, призвав на помощь все свое мастерство и волю, они выигрывают партию с редким для волейбола счетом 23:21.

Теперь судьбу кубка решала пятая партия. Однако, вопреки ожиданиям болельщиков, ее довольно легко выиграла команда ремпредприятия. Сказался их более солидный опыт и организованность. В отличие от тюменцев, играющих сумбурно и нер-



возно, на их площадке не было слышно грубых окриков и препирательств.

Помогли им и слишком прямолинейные действия нападающих тюменцев. Играя все время на три паса, с выводом на удар одних и тех же игроков, тюменцы значительно облегчили игру волейболистов ремпредприятия в защите.

Таким образом, адрес кубка остался тот же. Второй год подряд его обладателем становится дружная команда ремпредприятия. В составе команды-победительницы играли Юрий Домрачев, Герман Черенев, Геннадий Кучугурный, Николай Жернов, Александр Шубин, Владимир Клеменков и Анатолий Бочкарев.



Вот они — счастливые обладатели кубка Уральского управления ГВФ по волейболу.

## КОНЦЕРТ УДАЛСЯ

Недавно в клубе Кольцовского аэропорта состоялся вечер отдыха. Зрителей тепло приветствовали посланцы машиностроителей Уралхиммаша. Участники заводской самодеятельности выступили перед кольцовскими авиаторами с интересным концертом. Программа концерта была увлекательной и разнообразной.

И шуточные с огоньком частушки, и задумчивые лирические песни, и волнующая эстрадная музыка, и горячая пляска надолго останутся в памяти зрителей.

Концерт уралхиммашевцев явно удался.

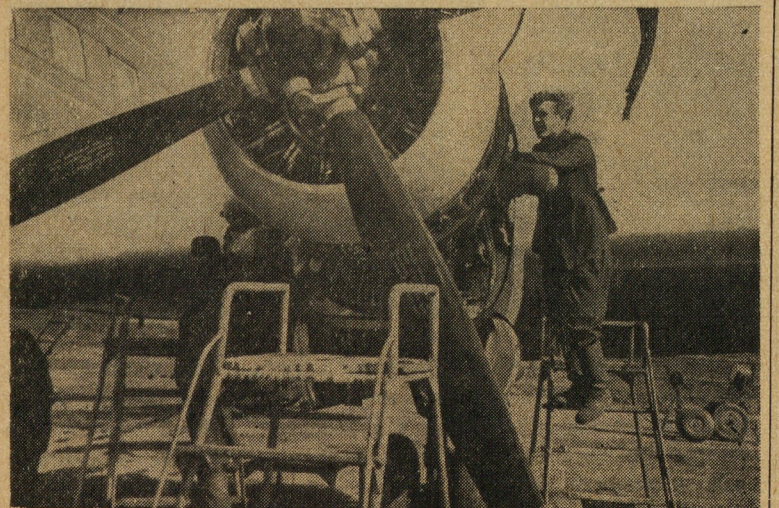
## Пионеры дальних трасс

Сегодня исполнилось четверть века с того дня, когда завершился беспосадочный перелет по маршруту Москва—Северный полюс—Северная Америка, 25 лет назад, 20 июня 1937 года, тройка советских героев-летчиков — В. Чкалов, Г. Байдуков, А. Беляков — продемонстрировала всему миру свое мастерство, свой летный талант.

Впервые в истории авиации была проложена голубая трасса, проходящая над суровым

полюсом. Это была своеобразная ступень к новым победам нашей Родины в освоении космических высот. Поколение космонавтов — достойная смена чкаловских соколов.

Первый космонавт нашей страны Юрий Гагарин учился в училище, которое носит имя лучшего летчика нашей эпохи В. Чкалова. Эстафету покорения небесных высот принимают новые герои.



На предполетном обслуживании. Фотоэтиюд Л. Ефимова.

## ПОМАТОР ВКЛЮЧЕН!

### «Выдвинулся»

Тов. Бгашев совсем недавно был выдвинут командованием на должность командира корабля Ил-18, но, вместо того, чтобы являть собой образец примерного поведения, грубо нарушил дисциплину, не явившись в Адлере в профилакторий.

Нарушения начинают с малого. Этот скользкий путь предельно прост — Человек сначала вроде — балует, А потом Покатится всерьез! И с кого ж За дисциплину спрашивать, Если закрывать глаза на Бгашева? Может вывод будет Слишком строг, но необходим Такой урок...

### Новости науки и техники

#### Аэротакси

На машиностроительном заводе имени Первой пятилетки (Чехословакия) началось серийное производство нового варианта пятиместного аэротакси «Л-200 Д-Морава». Самолет оборудован новейшими электронными радионавигационными приборами, обеспечивающими безопасность полета в сложных метеорологических условиях.

«ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ГАЗЕТА».



## На книжной

### полке

## ДЛЯ ВАС, АВИАТОРЫ

В текущем году книжная полка работников Гражданского воздушного флота, студентов летных и технических училищ и институтов, а также всех тех, кто проявляет интерес к авиационной технике, пополнится новыми изданиями. Редиздат Аэрофлота и многие крупные издательства Москвы предусматривают выпуск учебной производственно-технической, справочной и другой литературы, основанной на опыте летной и технической эксплуатации самолетов и вертолетов в подразделениях ПВФ. Что это за литература?

Темой многих книг и брошюр являются вопросы, связанные с эксплуатацией самолетов на взлете, посадке и в различных режимах полета, с техникой пилотирования, с особенностями аэродинамики больших скоростей. Разумеется, все эти вопросы имеют непосредственное отношение к борьбе за безопасность полетов. Книга И. Г. Робкина так и назы-

вается — «Безопасность полетов». Тематически к ней примыкают также работы А. В. Честнова «Летная эксплуатация самолета», Л. Г. Райкова «Особенности современных летательных аппаратов, подверженных аэродинамическому нагреву», В. Г. Денисова и Р. Н. Лопатина «Летчику о пилотажных приборах», Л. С. Бровкина «Динамика полета», В. Г. Денисова «Основы воздушной навигации и навигационное оборудование летательных аппаратов» и другие.

История развития летательных аппаратов вплоть до наших дней прослеживается в подготовленной к печати монографии заслуженного деятеля науки и техники В. Ф. Болховитинова.

И. о. редактора Р. ЛАПИКОВ.

НС35812. Заказ № 11943.

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