

# Авиатор Урала



№ 74 (1187).  
СУББОТА,  
29 сентября  
1962 г.  
Год издания  
XXI

ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА  
УРАЛЬСКОГО ТЕРРИТОРИАЛЬНОГО УПРАВЛЕНИЯ ГВФ  
И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

**Борясь  
за безопасность  
полетов, встретим  
зимнюю  
навигацию  
в полной  
готовности!**

## ГОТОВИМ ТРАНСПОРТ К ЗИМЕ

**В** АВТОБАЗЕ Свердловского аэропорта вовсю развернулся фронт работ: идет подготовка автотранспорта к предстоящей осенне-зимней навигации.

Мы проходим с начальником автобазы товарищем Пакулиным по линейкам, где в ровном строю стали, как на смотре, кузов к кузову — машины разных марок.

— Это и есть смотр нашей готовности, — не без гордости в голосе заявляет тов. Пакулин. И, немного задумавшись, рассказывает: — ...Все началось со строительства. Решили мы раздвинуть нашу территорию, тесновато было. Притом и другую, пожалуй, главную цель преследовали — сократить путь до пункта заправки. Вот построим эти здания, — он показывает на приземистые кирпичные домики, — и нам не придется ехать за тридевять земель за топливом. Все будет под боком.

Строим мы сами: бригады, шоферы, механики. Никто не отказывается. Сами для себя стараемся. И одновременно готовим автотранспорт к зиме. Тов. Пакулин улыбается и тепло рассказывает о добрых делах тех, чьими руками ремонтируются грузовики, тракторы, спецмашины.

Знакомит нас с передовыми авиарботниками, работающими на участке коммунистического труда. Вот у снегоочистителя

склонились двое — бригадир Павел Николаевич Киселев и шофер комсомолец Геннадий Иванович Свалов. Оба они работают в автобазе более четырех лет. На одной из спецмашин КПМ-1 трудится шофер Александр Лаврентьевич Макаров. Он ветеран аэропорта. Работает здесь более 12 лет. Всегда А. Л. Макаров грамотно эксплуатирует материальную часть, тщательно готовит ее к предстоящей осенне-зимней навигации.

На другом участке мы видим бригадира заправочной бригады коммуниста Андрея Григорьевича Солодкого и электромеханика коммуниста Петра Ивановича Лаптева. Бригада, которой руководит А. Г. Солодкий, борется за почетное звание коммунистической. Сейчас совместно с П. И. Лаптевым они производят ремонт электрооборудования топливозаправщика. Синий дымок от двигателя тонкой струей тянется к небу. По их светлым дозорным лицам чувствуется: машина вовремя будет подготовлена к зиме.

«С такими людьми хорошо работать!» — говорит тов. Пакулин, когда мы заканчиваем обход объектов автохозяйства. И его убежденности в успех вершишь: такие работники не подведут. Весь автотранспорт в короткие сроки будет подготовлен к предстоящей зимней навигации.

## Голос матери

Я мать пятерых детей. Работаю заведующей общежития технического состава Свердловского аэропорта. В дни, когда империализм США готовится разжечь очаг новой мировой войны, посягая на независимость Кубы, я призываю матерей земного шара: объединим наши усилия, не дадим господам-империалистам играть с огнем.

— Руки прочь от Кубы! — это голос простых матерей, какой являюсь и я. Мы не допустим, чтобы наши дети узнали ужасы войны, которые мы испытали на себе, мы хотим, чтобы наше поколение спокойно росло и трудилось на благо нашей социалистической Родины.

А. БОРИСОВА,  
зав. общежитием Свердловского аэропорта.

## Отчитывается комитет

27 сентября в клубе Свердловского аэропорта состоялась отчетно-выборная комсомольская конференция. В докладе секретаря комитета ВЛКСМ и выступлениях делегатов конференции отмечались некоторые успехи молодых авиарботников, достигнутых в труде, учебе и общественной жизни.

Многие из комсомольцев аэропорта завоевали почетное право называться членами бригад и ударниками коммунистического труда. Это тт. В. Фирсов, П. Топорков, Ф. Езовских, И. Оганесян, П. Савенко и многие другие.

Помощь командованию аэропорта в улучшении обслуживания пассажиров оказывает штаб «За отличное обслуживание пассажиров».

Однако, как отметили выступившие на конференции тт. А. Теплицкий, П. Хворостов, П. Гордиенко, Л. Оганесян, Ю. Гриценко и другие, — комитет ВЛКСМ аэропорта еще недостаточно развернул соревнование молодежи в комсомольском «рейсе семилетки», не предъявлял высокой требовательности к нарушителям трудовой дисциплины, недостаточно настойчиво боролся за выполнение решений комсомольских собраний. Слабо поставлена работа цеховых комсомольских организаций.

Комсомольцы приняли конкретные решения по улучшению работы комсомольской организации. Избран новый состав комитета ВЛКСМ Свердловского аэропорта и редколлегия стенной газеты «Комсомольский прожектор».

В работе конференции приняли участие старший инструктор комсомольского отдела Политуправления ГВФА. Я. Столяров и инструктор горкома ВЛКСМ Л. Жигунов.

## ОСМОТР РУКОВОДИТЕЛЯМИ ПАРТИИ И ПРАВИТЕЛЬСТВА НОВОЙ АВИАЦИОННОЙ ТЕХНИКИ

24 сентября руководители Коммунистической партии и Советского правительства товарищи Г. И. Воронов, Ф. Р. Козлов, А. Н. Косыгин, О. В. Куусинен, Д. С. Полянский, М. А. Сулов, Н. С. Хрущев, Н. М. Шверник, В. В. Гришин, П. Н. Демичев, Л. Ф. Ильичев, Б. Н. Пономарев, а также заместитель председателя Совета Министров СССР Д. Ф. Устинов ознакомились с новым многоместным пассажирским самолетом Ил-62, созданным коллективом конструкторского бюро, которым руководит дважды Герой Социалистического Труда С. В. Ильюшин, и с новыми вертолетами, созданными конструкторским бюро, которым руководит лауреат Ленинской премии М. Л. Миль.

Во время осмотра пояснения давали председатель государственного комитета по авиационной технике Совета Министров СССР П. В. Дементьев, генеральный конструктор по авиационной технике С. В. Ильюшин, главный конструктор вертолетов М. Л. Миль, главный конструктор авиационных двигателей С. П. Изотов.

## Крылатые богатыри

К слову «богатырь» едва ли применим эпитет «изящный». Новое детище конструкторов, возглавляемых С. В. Ильюшиным, — лайнер Ил-62 составляет как раз исключение из этого правила — этот воздушный гигант, рассчитанный даже на такие беспосадочные перелеты, как Москва — Нью-Йорк, поражает совершенством своих форм.

Крылатый исполин несет четыре реактивных двигателя. Он развивает крейсерскую скорость до 900 километров в час. Пассажиры пяти классных железнодорожных вагонов могут поместиться на борту самолета. В его салонах 182 места.

И, наконец, о главном качестве новой машины — о безопасности полета. Наиболее ответственные узлы и агрегаты высотного оборудования, а также радиоаппаратура, навигационные приборы задублированы. Это гаран-

тирует самолету безопасный полет в любую погоду днем и ночью. Пять радиостанций обеспечивают бесперебойную надежную связь экипажа с землей.

Новые замечательные машины созданы недавно в конструкторском бюро, руководимом М. Л. Милем. Среди них огромный вертолет Ми-6, который способен перенести на многие сотни километров большие грузы и приземлиться в самых недоступных местах. В семействе винтокрылых — две новые универсальные машины В-8 и В-2. Вертолет В-8, выполненный в пассажирском варианте, берет на борт 24 человека. Он может быть легко превращен в летающую «скорую помощь». В этом случае в машине помещается 14 боль-

ных. Вот какие крылатые богатыри вышли на просторы пятого океана!

## ОЦЕНКА ВОЗМОЖНОСТИ ВЫПОЛНЕНИЯ ВЗЛЕТА И ПОСАДКИ НА ПОДОБРАННЫЕ ПЛОЩАДКИ С ВОЗДУХА

Ежегодный анализ использования вертолетов показывает, что они являются незаменимым видом транспорта на многих работах. Большой диапазон скоростей полета, возможность посадки на ограниченные площадки, выбранные с воздуха, высадка и прием на борт людей и груза на режиме висения значительно расширяют область применения вертолетов.

Поэтому решающим фактором в обеспечении безопасности полетов является грамотный подбор площадок с воздуха в соответствии с документами, определяющими размеры площадок, их уклоны, в зимний период — глубину снежного покрова и состояние грунта.

Наиболее существенные ошибки пилотов вертолетов в выборе площадок для посадки объясняются следующими причинами:

1. Отсутствие достаточного опыта.
  2. Некоторые пилоты не выбирают наилучшей посадочной площадки только потому, что считают посадку возможной в любом месте.
- Из анализов летных происшествий с вертолетами видно, что происшествие могло не быть, если бы пилот грамотно оценил место посадки, особенно это бывает при посадке на болото и в зимнее время в свежее выпавший снег.

Как же производится оценка площадок?

Это делается заранее, до вылета. При предварительной подготовке по картам 1:100 000 (карты, имеющиеся у заказчиков) определить место возможных посадок.

По прилету на площадку пилот должен сделать два-три круга на высоте 150—200 метров на скорости 100 километров в час. При этом должен определить:

- а) размеры площадки;
- б) состояние подходов;
- в) направление и скорость ветра;
- г) наметить, с каким курсом производить посадку.

Перед посадкой необходимо тщательно оценить возможность безопасного взлета с выбранной площадки.

Когда убедимся, что площадка пригодна для посадки и взлета, с целью более детального просмотра надо пройти над площадкой на высоте 50 метров (не ниже 25 метров над деревьями) на скорости 60—80 километров в час. Этим самым пилот определит конкретно место посадки, а также состояние площадки, наличие уклонов, состояние грунта. После чего произвести заход на посадку методом прямогольного маршрута, особое внимание обратить на выполнение 3-го и 4-го разворота, которые необходимо сделать на таком удалении, чтобы на последней прямой гашение скорости было плавным и вертикальная скорость была бы не более 1,5—2 метров в секунду.

Зимой с воздуха не всегда можно определить состояние грунта (твердый он или мягкий, какая глубина снега), для этого надо иметь копье длиной 1,5—2 метра с металлическим наконечником. Для полной гарантии высадить бортом механика с висения, который определит со-

стояние грунта и глубину снега.

Самое трудное — это посадка на свежее выпавший снег, которая отличается тем, что при этом образуется снежный вихрь. Из-за вихря нельзя определить расстояние до земли, положение вертолета по отношению горизонта, а также перемещение в сторону.

При подборе следует наметить в поле зрения какой-либо ориентир, по которому определяется положение вертолета.

В сложных условиях, главное, — не торопиться. Если при подходе к земле возник вихрь, необходимо выйти из него, набрав высоту, затем снова снизиться и так продолжать, пока посадочная площадка не освободится от рыхлого снега. Для облегчения посадки необходимо открыть левую дверь кабины и периодически вести наблюдение через нее. Тогда малейшее передвижение вертолета хорошо заметно. Само приземление должно быть постепенным. Шаг — газ сбрасывают плавно. Если вертолет оседает на оба шасси равномерно, он опустится до оси шасси и погружение его в снег прекратится. Но если при приземлении провалится одно из колес, надо плавно, без крена, взлететь и переместиться на другое место.

### ОЦЕНКА ВЗЛЕТА С ПОДОБРАННОЙ ПЛОЩАДКИ

Здесь необходимо подходить всесторонне. Безопасность взлета зависит от следующих факторов:

1. От размера пло-

щадки и ее поверхности.

2. От превышения площадки над уровнем моря.
3. От температуры наружного воздуха.
4. От скорости и направления ветра.
5. От полетного веса вертолета.
6. От состояния материальной части.

Если грамотно подойти ко всем перечисленным пунктам, то безопасность взлета будет обеспечена.

Предельный полетный вес при взлете с площадок различных размеров определяется, как написано в руководстве по летной эксплуатации, по номограммам. Но по ним расчет можно сделать приблизительно, а на точке, где нет метеостанции и не ведется замерение влажности, практически невозможно. Выход только один: если вертолет висит 1,5—2 метра устойчиво, значит взлет будет нормальным, учитывая, конечно, все факторы, которые были перечислены выше.

Безопасность полетов на вертолетах целиком и полностью обеспечивается умелыми действиями экипажей. Как будет экипаж подготовлен во всех отношениях, такая у него будет и работа. Экипаж работает в отрыве от базы и все вопросы приходится решать командиру в части подбора площадок и оценки на них посадки и взлета. Несмотря на всю сложность работы на вертолетах, добиться ликвидации летных происшествий можно.

С. МАТВЕЕВ,  
командир вертолета  
Ми-4 Уктусского  
подразделения.



# О Б Р А Щ Е Н И Е

участников кустового совещания рационализаторов и изобретателей Украинского и Белорусского управлений, Молдавской авиагруппы и ремпредприятий ГВФ ко всем рабочим, летно-подъемному составу, инженерно-техническим работникам и служащим Аэрофлота

Дорогие товарищи!

Великие задачи, поставленные перед партией и советским народом новой Программой КПСС, вызвали мощный подъем политической и трудовой активности трудящихся нашей страны, которые с небывалой силой развернули социалистическое соревнование за досрочное выполнение семилетнего плана, за высокое и почетное звание коллективов и ударников коммунистического труда.

В предстоящее двадцатилетие авиационный транспорт превратится в массовый вид перевозки пассажиров. Большое развитие получает новейшая реактивная техника, которую необходимо не только быстро осваивать, но и научиться грамотно эксплуатировать и совершенствовать.

Аэропорты будут оснащаться более совершенными радионавигационными и радиолокационными средствами, что обеспечит безопасность, регулярность и интенсивность полетов.

Успешное решение стоящих перед Гражданским воздушным флотом задач возможно только при дальнейшем повышении производительности труда. Передовую роль в этом деле играют рационализаторы и изобретатели, творческая инициатива которых способствует постоянному совершенствованию производства, выявлению и использованию внутренних резервов.

Рационализация и изобретательство принимают у нас все более широкие размеры. Об этом свидетельствует тот факт, что от внедрения рационализаторских предложений в 1961 году получена экономия государственных средств по нашему кусту в сумме 212 тысяч рублей. В Украинском управлении внедрено в 1961 году 605 рацпредложений, получена экономия средств в сумме 92 тысяч рублей.

Мы, участники кустового совещания рационализаторов и изобретателей, призываем всех рабочих, летчиков, инженеров и техников Гражданского воздушного флота принять активное участие в рационализаторской и изобретательской работе и направить свой опыт, знания и творческую мысль на разработку следующих жизненно-важных проблем:

— обеспечение безопасности полетов, ос-

военные новой техники, повышение экономических показателей ее эксплуатации;

— внедрение комплексной механизации, особенно погрузочно-разгрузочных работ, загрузки самолетов, технического обслуживания и ремонта;

— автоматизация средств связи, радионавигация и радиолокация;

— механизация учета, разработка средств и методов контроля систем, агрегатов, узлов и деталей авиационной техники без их съема с самолетов;

— средства и методы борьбы с обледенением самолетов и взлетно-посадочных полос;

— разработка других проблем, обеспечивающих технический прогресс.

Долг советов воир шире и активнее включиться в работу по рационализации и изобретательству, организовать конкурсы и смотры рационализаторской и изобретательской работы, осуществлять общественный контроль за своевременным внедрением предложений в производство, организовать консультации, укреплать связь производства с наукой.

Включаясь в соревнование по созданию фонда имени семилетки, мы обязуемся в 1962 году дать экономический эффект от внесенных рационализаторских предложений на 35 проц. больше, чем в 1961 году, т. е. на сумму 342 тысячи рублей.

Дорогие товарищи! Коммунистическая партия и Советское правительство, проявляя постоянную заботу об изобретателях и рационализаторах, обеспечивают широкий простор для развития дарований, творческой инициативы и активности масс.

В ответ на эту заботу умножим свои усилия в борьбе за ускорение технического прогресса, еще активнее будем содействовать успешному выполнению больших и ответственных задач, поставленных перед Гражданским воздушным флотом решениями XXII съезда КПСС.

Принято на кустовом совещании изобретателей и рационализаторов в Киеве.

## По срочному заданию

В комнате летного коллектива, возглавляемого товарищем Савичевым, всегда чувствуется особое напряжение. Здесь трудятся те, кого по праву гордо называют крылатыми санитарами. Журнал регистрации полетов пестрит обычными будничными записями: «за больным», «за врачом», «за кровью». И следуют названия пунктов назначения.

Летчики Щелкунов, Стихин, Макиров, Щербаков и другие ежедневно вылетают на эти ответственные задания. И не всегда полет проходит в простых условиях, иногда на пути встречаются сильные ветры, да и посадочные площадки не во всех пунктах оборудованы. Поэтому пилотам приходится летать с подбором.

Во многие города области летают летчики Уктусского подразделения: Байкалово, Манчак, Слободу Туринскую, Красноуфимск, Таборы, Бутку. По первому звонку санитарной авиационной станции и легкокрылым Якам спешат летчики. Они торопятся в отдаленные уголки Урала, чтобы спасти жизнь людей, попавших в беду. И обычно, возвратившись из рейса, каждый из летчиков, конечно, удовлетворен: жизнь человека вне опасности.

М. ЕФРЕМОВ.

## Сообщение ТАСС

27 сентября 1962 года в Советском Союзе произведен очередной запуск искусственного спутника Земли «Космос-9».

На спутнике установлена научная аппаратура, предназначенная для продолжения исследований космического пространства в соответствии с программой, объявленной ТАСС 16 марта сего года. Спутник выведен на орбиту с параметрами:

Начальный период обращения — 90,9 минуты, максимальное расстояние от поверхности Земли (в апогее) 353 километра, минимальное расстоя-

ние (в перигее) 301 километр, угол наклонения орбиты к экватору — 65 градусов.

На борту спутника установлены: радиопередатчик, работающий на частоте 19,994 мегагерц, радиосистема для точного измерения элементов орбиты и радиотелеметрическая система для передачи на Землю данных о работе приборов и научной аппаратуры.

Анализ полученных измерений показывает, что установленная на спутнике аппаратура работает нормально.

Координационно-высчитывательный центр ведет обработку поступающей информации.

## Катастрофа над океаном

ЛОНДОН, 24 (ТАСС). Стало известно, что американский самолет «Супер-констеллейшн», летевший из Ньюфаундленда во Франкфурт (Западная Германия), упал в океан примерно в 800 километрах к западу от Ирландии, после того как вышли из строя три из четырех его двигателей.

По сообщениям информационных агентств, на борту «Супер-констеллейшн» находилось 76 человек. Удалось спасти 49 человек. Два человека погибли. Судьба остальных 25 человек пока неизвестна.

## К сведению организаторов подписки



## ВЫПИСЫВАЙТЕ И ЧИТАЙТЕ!

Журнал будет широко освещать многообразную жизнь Аэрофлота в свете решений XXII съезда КПСС. Он рассчитан на широкий круг читателей.

Вопросы партийно-политической работы в подразделениях, обучения и воспитания летных и инженерно-технических кадров, организации и экономики производства, распространения передового опыта, вскрытия резервов производства найдут на его страницах широкое отражение.

В журнале будут представлены

и такие литературные жанры, как очерк о лучших людях Аэрофлота, рассказ, стихотворение, фельетон.

Подписка на журнал принимается во всех городских отделах «Союзпечати», конторах, отделениях и агентствах связи, в пунктах подписки и общественными уполномоченными на местах.

Подписная цена в год — 1 руб. 80 коп., на 6 месяцев — 90 коп.

Авиарботники Урала, спешите подписаться на журнал «Гражданская авиация» на 1963 год!

## Читайте свою газету

Производится подписка на газету «Авиатор Урала» на 1963 год. Газета выходит 8 раз в месяц.

Подписная цена на год 96 копеек.



Деньги с указанием количества экземпляров и сроков подписки направлять в адрес бухгалтерии УрТУ ГВФ: Свердловск, аэропорт Уктус.

## ПОДАЙТЕ... НА ТЕЛОГРЕЙКУ

Командир корабля из авиатранспортного подразделения тов. Ермаков на днях «отличился». Когда его попытались послать на уборку картофеля совместно с другими авиаторами он заявил: «У меня нет телогрейки». Более того, выяснилось, что даже папиросы он предпочитает курить чужие. Еще бы, ведь он купил «волгу», теперь строит гараж. Где тов. Ермакову взять денег на телогрейку и папиросы!

(Из протокола собрания командиров и политработников).

Плюшкин  
В сравнении с вами — Чудак.  
«Волг» не имел,  
На Кавказ не летал.  
Был он несказанно рад,  
Коль пятак  
К потной руке  
Невзначай прилипал.  
Предка  
Вы, в общем,  
Давно превзошли.  
— Вот человек! —  
Говорят куркули...

## Проглядели «сокола»

В санчасти Кольцовского аэропорта был случай, когда врач тов. Федосына выдала справку подставному лицу на право полета, в то время как пилот из Московского территориального управления ГВФ тов. Михайлов, на имя которого была выдана справка, пребывал в нетрезвом состоянии.

Если ты, Михайлов,  
И хватил хмельного,  
Справкой обеспечат,  
Осмотрев Петрова.  
У врача Федосыной  
Этакое было...  
Вылетай спокойно,  
Сокол сизокрылый!

И. о. редактора Е. ЛИПОВИЧ.  
НС 26965. Заказ № 5341.

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



ЭКЗАМЕН НА МАСТЕРСТВО