

# Авиатор Урала

№ 36 (1245).  
СУББОТА,  
11 МАЯ  
1963 г.  
Год издания  
XXI

ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА УРАЛЬСКОГО  
ТЕРРИТОРИАЛЬНОГО УПРАВЛЕНИЯ ОРДЕНА ЛЕНИНА  
ГРАЖДАНСКОГО ВОЗДУШНОГО ФЛОТА И ТЕРКОМА  
ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

## Заметки штурмана

### ГОТОВНОСТЬ НАВИГАЦИОННОГО ОБОРУДОВАНИЯ — ЗАЛОГ УСПЕШНОГО ВЫПОЛНЕНИЯ ПОЛЕТОВ

Весенне-летняя навигация началась, с каждым днем возрастает интенсивность полетов, увеличивается число рейсов, растет объем перевозок. Крайне необходимо обеспечить безупречную работу материальной части, ее повседневную готовность.

Наряду с наземным техническим персоналом в деле поддержания материальной части в постоянной готовности немалая роль отводится летному составу, так как исправность агрегатов и приборов на 80 процентов зависит от эксплуатации ее в процессе производства. Грамотная эксплуатация оборудования, как правило, является залогом повышенной исправности. Это в полной мере касается не только планера и двигателей, но и навигационного оборудования, прежде всего таких важнейших приборов, как РПСН-2, КС-6, НИ-50 и других.

РПСН-2, как известно, в весенне-летний период — основной прибор визуального обнаружения зон грозовой деятельности. От исправности, работоспособности в полете этого прибора зависит безопасное выполнение полетного задания при наличии интенсивной грозовой деятельности.

Следует сказать, что в зимний период полеты с неисправными локаторами в нашей практике не были особой редкостью. Конечно, здесь повинны не только работники цеха спецоборудования ЛЭРМ, как привыкли считать, но и летно-подъемный состав. Почему? Все объясняется тем, что РПСН-2 — станция сложная, требующая чуткого к себе отношения, бережного обращения. Ее наиболее слабые звенья — это стабилизация в горизонтальной плоскости и передатчик. Как известно, из допусков плоскость облечения нормально стабилизируется при крене не более 20—25 градусов. Таким образом, при большом крене на маневрирующем самолете возможно полное или частичное нарушение стабилизации и даже останков антенны.

Отсутствие горизонтальной стабилизации делает невозможным использование станции в таких режимах, как «горы-грозы» и «дальний обзор». Поэтому крены более 25—30 градусов при снижении в

наборе высоты с включенной станцией нецелесообразны.

Заметим попутно, что отказ стабилизации хотя и усложняет работу штурмана в обнаружении гроз в режиме «горы-грозы», но не является препятствием для выполнения полета, так как грозы безупречно обнаруживаются в режиме «обзор», для которого стабилизация не является необходимой.

### Трибуна передового опыта

Надо помнить, что станция должна включаться на земле или на небольшой высоте, чтобы с понижением температуры режим работы ламп не нарушался. Нужно иметь, кроме того, в виду, что сразу с включением питания не рекомендуется включать «высокое», потому что это отрицательно сказывается на реле временной выдержки.

Для своевременного обнаружения зон грозовой деятельности очень важна не только безупречная исправность РПСН-2, но и таких приборов, как КС-6, НИ-50. В основном, эти агрегаты, как показывает практика, работают нормально. Однако точность их показаний нередко еще ниже норм.

Прежде всего это относится к НИ-50-БМ-3. Штурман, проверяя работоспособность прибора, иногда забывает проверить его на точность слежения пути. Между тем, такая проверка проста, не требует большого времени. При нормальной работе прибора, без давления в ТП-156, при установке ветра, точнее скорости ветра, равной 150 км в час, счетчик координат за 20 метров полета должен показывать 50 км плюс-минус 9 процентов по одной из измерительных осей.

На некоторых самолетах, особенно на старых, КС-6 и ГПК-52 «уходят», что объясняется, по-видимому, износом подшипников осей ротора гироскопов и некоторыми другими причинами, связанными с длительной эксплуатацией.

## ШТУРВАЛ В НАДЕЖНЫХ РУКАХ

Старожилы деревни Богданово Мостовского района Курганской области до сего времени помнят любознательного паренька Васю Устюгова, и старики в разговоре о нем всякий раз могут припомнить какой-нибудь интересный случай. Правда, ничего необычного, в общем-то, в судьбе его и не было. Просто Вася был одним из тех, кого всегда влекла и влечет к себе жизнь, которым по душе беспокойные, полные неожиданностей дороги.

Шестнадцатилетним подростком начал свою трудовую жизнь Василий Устюгов, поступив на Ниязо-Петровский завод учеником-электросварщика. Это было тяжелое время. Началась Великая Отечественная война. Как и большинству его сверстников, Василию выпала суровая доля солдата, затем офицера. Воевал Василий Устюгов на Третьем Белорусском фронте, командуя стрелковым взводом. В самом конце войны был ранен и после госпиталя уволился в запас.

Поэтому надо знать, когда гироскоп проверялся в последний раз на устойчивость показаний.

Совершенно недопустима поверхностная проверка сложного оборудования. Не следует ограничиваться проверкой оборудования только согласно контрольной карте, нужно делать это в соответствии с Руководством по летной эксплуатации и Инструкцией по самолетовождению и еще в большем объеме, поскольку и в этих документах проверка некоторых агрегатов регламентирована неполностью. С целью повышения личной ответственности за состояние навигационного оборудования, на наш взгляд, целесообразно ввести бортовую тетрадь сдачи и приема матчасти по навигационному и пилотажному оборудованию. Это помогло бы как экипажам, так и работникам ЛЭРМ в борьбе за устранение дефектов, за повышение исправности самолето-моторного парка в целом.

И. ШУНЕЕВ,  
штурман корабля Ил-18  
Свердловского  
объединенного  
подразделения.

### Музей авиаторов

Хороший подарок с любовью сделали авиаработники Харькова. В канун 40-летнего юбилея Аэрофлота в клубе аэропорта открылся первый в республике музей истории ПВФ на Украине.

Здесь любовно собраны материалы первого периода становления авиационного общества «Укрвоздухпуть» в 1923 году, подлинные документы старых авиаторов, фотографии, модели самолетов — «Илья Муромец», К-5, По-2, современных машин.

Таким образом, не простым и торным был путь в авиацию для паренька из далекой курганской деревни.

И вот наступил 1946 год, с которым и связано начало летной биографии Василия Федоровича Устюгова, ныне пилота-инструктора по самолетам Ил-18 Свердловского объединенного подразделения, награжденного в связи с 40-летием Аэрофлота ор-

зал свою жизнь с Коммунистической партией, вступив в ее ряды в 1955 году. Свои обязанности коммуниста Василий Федорович Устюгов выполняет с честью. Исключительным авторитетом пользуется он среди своих товарищей по работе. При выдвижении кандидатов в депутаты на нынешних выборах фамилию Устюгова назвали одной из первых.

Сложна работа пилота-инструктора, которому доверено вводить в строй людей, овладевающих новейшей современной авиационной техникой, много требует она усилий, времени. Однако Василий Федорович не забывает о своих обязанностях депутата районного Совета, он постоянно учится, повышая свой общеобразовательный уровень. В 1959 году он успешно закончил вечерний университет марксизма-ленинизма.

Широкий политический кругозор, высокая требовательность к себе и подчиненным — вот качества, которые помогают пилоту-инструктору в его кропотливой работе. За довольно короткое время Василий Федорович подготовил, оттренировал и ввел в строй более 10 экипажей на самолетах Ил-18.

Около 3 миллионов километров налета за спиной летчика первого класса, многие миллионы километров налетывают его питомцы, которых он вывел в небо на крыльях Ил-18, а впереди еще большие горизонты, еще более славные дела.

В. СИБИРЕВ.



деном Трудового Красного Знамени.

Большим, напряженным трудом заработал летчик эту высокую правительственную награду. Недаром сразу же после окончания летного училища ГВФ Василия Федоровича оставили при училище в качестве пилота-инструктора как выпускника, показавшего отличные практические навыки в технике пилотирования и проявившего себя исключительно положительно в быту, во взаимоотношениях с товарищами.

Совершенно закономерен тот факт, что молодой летчик для того, чтобы еще успешнее овладеть сложным мастерством, свя-

### Вести из ЛЭРМ Кольцовского аэропорта

#### ВПЕРЕДИ — БРИГАДЫ ФИРСОВА И ХАБИБУЛИНА

Коллектив первого цеха ЛЭРМ досрочно справился с выполнением предмайских социалистических обязательств и продолжает успешную работу.

Участок трудоемких работ, как правило, обеспечивает качественное выполнение всех регламентных работ по смене двигателей и обслуживанию планера.

Отлично трудятся в майские дни бригады планеристов, которыми руководят тт. Фирсов и Хабибулин. Равняясь на передовиков производства, успешно справляются с заданиями и бригады двигателей, возглавляемые тт. Пекиным и Холкиным.

### Осваиваем новое оборудование

Наряду с профилактикой стантового оборудования, спецмашин «Остров» и других машин, что само по себе является очень ответственным делом, коллектив цеха спецоборудования занят освоением новых приборов и агрегатов на самолетах Ил-18.

Пример в работе показывают такие товарищи, как Н. А. Павлов, Л. И. Анненков, П. С. Васильев, И. В. Логинов и многие другие.

### Качество отстает от количества

Планы по объему работ коллективом ЛЭРМ, как правило, из месяца в месяц выполняются и перевыполняются, однако не изжиты до конца случаи брака на производстве.

Крайне необходимо резко улучшить качество обслуживания самолето-моторного парка.

Так, на самолете № 1404 при замене цилиндра № 14 не был подсоединен угольник свечи. Кроме того, недавно было забраковано обслуживание левого двигателя на самолете № 71302, хотя машина готовилась к весенне-летней навигации.

Необходимо в коллективе ЛЭРМ привить непреложное правило: осматривать материальную часть техниками-бригадирами перед сдачей ее старшему инженеру.

### С опережением графика

Отдел главного механика ЛЭРМ проявил много смекалки и приложил большие усилия для обеспечения работ по своевременной профилактике оборудования.

Работы проводились с превышением графика. Так, в результате быстрого восстановления поврежденного кабеля для запуска Ту-104 установка введена в строй досрочно.

Образцово трудятся на своих участках И. Т. Зубко, В. М. Алексеенко, В. Т. Кузмичев, П. С. Сеница.

С. ВЛАДИМИРОВ.

### Субботник по благоустройству

8 мая авиаработники Свердловского объединенного подразделения, вооружившись лопатами и метлами, вышли на субботник по благоустройству территории, прилегающей к зданию штаба.

Дружно закипела работа: одни убирали прошлогодние листья, мусор, другие рыли ямки для посадки зеленых насаждений. В результате к концу субботника площадка приобрела опрятный, праздничный вид.



Вместе со всеми авиаработниками хорошими трудовыми успехами встретили Первомайский праздник авиаторы Перми. Многие из них повышают свое летное мастерство, качество технического обслуживания и культуру обслуживания пассажиров.

На снимке вы видите авиаторов Пермского аэропорта на первомайской демонстрации.

# СОРЕВНОВАТЬСЯ ПО-ДЕЛОВОМУ

27 марта 1963 года в Свердловске состоялось областное совещание передовиков соревнования за коммунистический труд, а 25 апреля с. г. разведчики будущего собрались в Москве.

Движение, возникшее более четырех лет назад, охватило у нас в области свыше 100 тысяч соревнующихся к январю 1960 года, а сейчас в его рядах 646 с лишним тысяч уральцев.

Советские люди с большим вдохновением осуществляют великую программу нашей партии, принятую на XXII съезде КПСС. В городах и селах стало доброй традицией систематически и широко распространять опыт лучших работников, цехов, бригад, крупных производственных коллективов. Это очень важно — ведь в центр идеологической работы наша партия всегда ставит воспитание советских людей, развитие сознательного отношения к труду. Соревнование за коммунистический труд — великое дело современности.

Однако еще нередко некоторые партийные и профсоюзные работники допускают в этом живом творческом деле равнодушие и формализм. А это только сковывает инициативу и творчество рядовых труженников. Подобная обстановка сложилась в нашем коллективе в 1961 году...

Начало было хорошее. Подразделение участвовало в двух областных слетах. Около трех лет технический состав коллек-

тива боролся за звание бригады коммунистического труда. В 1960 году бригада удостоилась почетного звания. Большой труд в соревнование вложили тт. Волков, Махнов, Сивашинский, Позднышев и другие товарищи. Активность проявил весь коллектив!

В дальнейшем необходимо было коммунистам поддержать инициативу бригады и умножить ряды соревнующихся. Этого не произошло. Нашлись такие коммунисты, как тт. Шевелев и Зимин, которые допустили в этом важном деле серьезную ошибку.

В 1961 году тов. Шевелев старался перестроить нашу бригаду, разобщить ее членов, хотя причин на это не было никаких. В результате производительность труда понизилась, — об этом говорил график обслуживания.

Однако ни разу парторганизация и местный комитет на собраниях не ставили на повестку дня этот серьезный вопрос. А коммунисты из бригады боялись критиковать этих руководителей. На вопрос члена бригады тов. Овчинникова, есть ли у нас бригада коммунистического труда, тов. Шевелев вполне авторитетно заявил: «Нет ее»...

Таким образом, соревнование было предано забвению. Прошло время — и че один год. Техническая служба сейчас не имеет ни одного ударника коммунистического труда, не говоря уже в целом о коллективе. Те же товарищи, что раньше

являлись членами бригады маяков, сейчас вторично борются за это звание. Спрашивается, что это за соревнование?..

Необходимо работу в соревновании наладить должным образом. Следует позаботиться, как нам кажется, и о наглядных показателях по итогам выполнения социалистических обязательств и государственного плана. Соревноваться нужно по-деловому, по-коммунистически.

**Б. ПОГАДАЕВ,**  
авиатехник Уктусского подразделения, наш рабкор.

## «ЭЛЕКТРОННЫЙ МОЗГ» АЭРОДРОМА

Его биография чрезвычайно коротка. Год рождения — 1963. Создатели — большая группа советских радиоинженеров.

Я увидел его в одном из научно-исследовательских институтов. Ученые и инженеры назвали его прозаическим именем — «полуавтоматический командно-диспетчерский пункт».

Командно-диспетчерский пункт пока не установлен ни на одном из аэродромов, хотя отдельные его узлы уже прошли испытания. Сегодня создается первый такой КДП. Работа близится к завершению — сейчас идет его наладка.

Мы летим в Свердловск. Стюардесса ведет себя странно.

Когда я спрашиваю, как фамилия командира корабля, она смущается и ничего не отвечает. И только когда я вновь повторяю свой вопрос, она как бы невзначай бросает:

— Радиоэлектроника... Стюардесса исчезла в заднем салоне, я выскользнул из кресла и решительно направился в кабину пилота. Открыл дверь и... нет, этого не может быть! Галлюцинация!

В кабине пусто. Я молча вернулся на свое место. Что же, это даже очень интересно — лететь на первом самолете, управление которым полностью автоматизировано, где на борту командует радиоэлектроника!

Автономные средства навигации, имеющиеся на самолете,

ней тянется след. Это самолет. Самолет приближается. Первый оператор передает его своему соседу, который уже следит за тем, чтобы летчик вывел самолет в заданный «коридор», по которому самолет должен снижаться. Наконец задача третьего оператора — наблюдать за посадкой самолета и в случае необходимости помогать летчику.

А теперь о самом КДП. Просторный, светлый зал. Четыре пульта управления. Подходим к первому и садимся в кресло диспетчера. Сверху на нас смотрят белесые глазки телеэкранов. Они заменили экраны локаторов. Если раньше диспетчер должен был работать в затемненном помещении, непосредственно на радиолокато-

ре — иначе на экране ничего не увидишь, — то теперь он может работать при обычном освещении. Специальная телевизионная система «заставила» сигнал от самолета отчетливо засветиться на экране. Справа, на аналоговом экране, диспетчер увидит, на какой высоте находится самолет.

Самое главное на пульте — огромный зеленый экран. Он покрыт столбиками цифр. От некоторых из них тянется полоска то длинная, то покороче. Рядом с первым пультом находятся два других. За одним сидит помощник диспетчера, за другим — диспетчер, который контролирует обстановку в районе аэродрома и заводит самолет на посадку.

И, наконец, в зале находится четвертый диспетчер. Он контролирует посадку самолетов. Рядом с диспетчерской находится технический зал. Там установлены электронно-вычислительные устройства, которые посылают на зеленые экраны телевизоров необходимые данные.

— Все эти средства, — говорит Генеральный конструктор, под чьим руководством разрабатывались установки, о которых мы рассказывали, — обеспечивают выход самолета точно на взлетно-посадочную полосу, что практически решает проблему безопасной посадки самолетов.

Полет самолета строго контролируется с земли с помощью радиолокатора, который стоит на аэродромном поле.

Луч скользит по экрану локатора. На зеленоватом фоне возникает белая черточка, за

ответственная задача у штурмана. Но именно он — первый кандидат на «выселение» с жилплощади самолета, о летчике же сказать этого нельзя. Автоматы могут поднять самолет в воздух, вести его по курсу, осуществить посадку, но контролировать их работу должен человек. Особенно при взлете и посадке.

Автопилот ведет самолет на посадку. Земля покрыта густой облачностью. Высота 200, 100... 70 метров. Облака... Прямо по курсу — посадочная полоса. Самолет выведен точно, и, несмотря на низкую облачность, пилот уверенно приземляет самолет.

Полет самолета строго контролируется с земли с помощью радиолокатора, который стоит на аэродромном поле.

Луч скользит по экрану локатора. На зеленоватом фоне возникает белая черточка, за

ответственной задачей у штурмана. Но именно он — первый кандидат на «выселение» с жилплощади самолета, о летчике же сказать этого нельзя. Автоматы могут поднять самолет в воздух, вести его по курсу, осуществить посадку, но контролировать их работу должен человек. Особенно при взлете и посадке.

Автопилот ведет самолет на посадку. Земля покрыта густой облачностью. Высота 200, 100... 70 метров. Облака... Прямо по курсу — посадочная полоса. Самолет выведен точно, и, несмотря на низкую облачность, пилот уверенно приземляет самолет.

## Нам нишут

### Просим оказать помощь

Мы, рабочие Кольцовского аэропорта, обращаемся с просьбой оказать нам помощь. Дело в том, что мы живем в бараках, внешний вид которых мало похож на жилые помещения. Стоит ли говорить об условиях жизни в этих домах? Мало того, что они давно просят на снос, — ремонта ждут еще дольше. Несколько слов о другой стороне быта. Мы пользуемся привозной водой. Привозят ее в цистерне, наполовину перемешанную с колодезным илом. По этому вопросу мы неоднократно обращались в медицинскую часть, однако мер до сих пор никаких не принимается.

Рабочие Кольцовского аэропорта — АКУЛОВА, БЕЛОУСОВ, НЕУМИН, ЛОБУТОВА, ПОЗДЕЕВА и другие — всего двадцать подписей.

## Физкультура и спорт

### МЯЧ В ИГРЕ

На днях в Кольцово состоялся интересный товарищеский матч между командами хозяев поля и коллектива руководимого тов. Китиным. Гости кольцовских футболистов впервые вышли на футбольное поле. Дело в том, что команда гостей только что создана и эта игра была их футбольным дебютом.

Игра проходила с заметным преимуществом кольцовских футболистов. Сказывался их богатый опыт, приобретенный на футбольных полях. В первом тайме они забили два гола. Во вто-

ром — хозяева поля удвоили счет. Авторами голов явились В. Москаленко и В. Луговых.

Впереди у футболистов Кольцовского аэропорта встречи на первенство города. Они выступят во второй группе розыгрыша, где их противниками будут такие сильные команды, как «Локомотив», спортивного клуба армии, «Уралэлектрораппарата».

С. ФРОЛОВ.

И. о. редактора Е. ЛИПОВИЧ.

НС 14438 Заказ № 4141

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

# И в шутку, и всерьез

## САТИРИЧЕСКИЕ МИНИАТЮРЫ

### «Властелин

#### Высот»

Хозяин, Место жительства меня, взял клетку с Попугаем в самолет. Часок полета — невидаль какая! Но Попугай горланит вот уж год: — Я — властелин заоблачных высот!..

### Истинное

#### назначение

Поблескивая платиной, Коронка О красоте своей вещала звонко. — При чем тут красота?! — Сказал стакан. — Нужна ты, чтобы скрыть во рту изъян!

### Фотоснимки наших читателей



ВЕРТОЛЕТЫ ГОТОВЫ К СТАРТУ.

Фото Л. Русланова.

### Образец

#### предприимчивости

Сыр в масло угодил — по недоразумению. Обжился быстренько. Не ведает забот. И вот уже высказывает мнение: — Без сыра Масло в пищу не пойдет!..

### Не предусмотрели

— Зачем Вам с Волком враждовать? Должны вы сосуществовать! — Внучал Бобру хитрюга Ворон. Поскольку глупому Бобру совет пришелся по нутру, Он распрощался с жизнью скоро... А Ворон — был обедкам рад И каркал: — Все мы смертны, брат! Мне тяжело с тобой прощаться!

Для дружбы ты вполне созрел, Но Волк отсталый не сумел В законах дружбы разобраться!..

### Волки

#### оправданы

Козлика съели зубастые Волки. Бабушка — в суд: — Помогите, беда!.. Бабкины «охи» еще не умолкли — Стало известно решение суда: Бабке в вину разгильдяйство вменяется: «Недоглядела и козлик пропал!» Судьями были

### Новости техники

## Автомат ведет самолет на посадку

Самолет Ил-18 идет на посадку. Приборы «рапортуют» командиру корабля о высоте, скорости и положении машины, которая мчится к земле. И вдруг, без всякого вмешательства человека, она стала плавно разворачиваться.

Сам собой самолет закончил последний разворот, выровнялся и, точно по невидимой струне, заскользил к бетонной полосе аэродрома. Летчик взялся за штурвал только в то последнее мгновение, когда шасси вот-вот должно было коснуться земли.

Один из последних испытательных полетов с новым прибором для автоматического захода на посадку закончился.

Взлет и посадка самолета пока не доверяются приборам. Это дело требует ювелирной точности, особенно последние метры полета. И все же автоматы могут взять на себя еще одну сложную задачу — привести воздушный корабль из-за облаков к самой земле, почти до той черты, где начинается бетонная дорожка. Автомат ведет машину на посадку идеально точно, в самый центр полосы. «СОВЕТСКИЙ АВИАТОР».

трусливые Зайцы, Лев-прокурор им во всем доверял!

### Вот это прыть!

#### (Монолог Показухина)

— У нас прогулов нет И пьянства нет; Изжиты навсегда пороки эти! Наш коллектив надеждою согрет, что вскоре нас наградою отметят! Любой из нас — без малого герой! Шагаем смело мы к заветной цели! Что? Скоро ли покончим с болтовней? Искореним — на этой же неделе!..

Владимир МИЛЮТИН, радиооператор Курганского аэропорта.