

СТАНОВИТЕСЬ НА ЛЕНИНСКУЮ ВАХТУ!

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

Вместе со всем советским народом авиаработники Урала готовятся достойными делами отметить 90-летие со дня рождения организатора и создателя Коммунистической партии Советского Союза и первого в мире социалистического государства, вождя трудящихся всего мира Владимира Ильича Ленина.

Следуя примеру коллективов передовых московских и ленинградских предприятий, личный состав отдельных служб уральских подразделений становится на трудовую ленинскую вахту.

С ЧЕСТЬЮ

Готовясь отметить 90-летие со дня рождения Владимира Ильича Ленина новыми производственными успехами, коллектив шоферов аэродромной бригады автобазы Свердловского аэропорта встал на трудовую ленинскую вахту. Водители, возглавляемые бригадиром Михаилом Николаевичем Сигаевым, приняли на себя повышенные социальные обязательства.

Они дали слово: не допускать случаев закрытия аэропорта по вине аэродромной бригады водителей, содержать в образцовом техническом состоянии всю имеющуюся в аэропорту технику по уходу за летным полем,

поднять трудовую дисциплину до уровня ленинской требовательности, с тем чтобы каждый член бригады по первому требованию командования, находился в постоянной готовности выполнить любую возлагаемую на него производственную задачу механизатора-аэродромщика.

В. МОИСЕЕВ,
начальник автобазы.

ЗА БЕЗОПАСНОСТЬ И РЕГУЛЯРНОСТЬ

Под таким лозунгом прошло вчера собрание коллектива смены руководителя полетов Свердловского аэропорта А. Ф. Исакова. Выступивший первым А. Ф. Исаков рассказал, что сейчас по всей стране широко развернулось соревнование за достойную встречу 90-летия со дня рождения Владимира Ильича Ленина и призвал коллектив стать на ленинскую вахту.

В принятом обязательстве коллектив смены руководителя полетов А. Ф. Исакова решил, встав на ленинскую вахту, изо дня в день обеспечивать высокую регулярность и безопасность полетов в зоне Свердловского аэропорта.

В. МАРТЮШЕВ,
начальник Свердловской ГРДС.

Агитаторы учатся

11 февраля в кабинете политпросвещения при политотделе авиагруппы состоялось очередное занятие постоянно действующей школы агитаторов Свердловского авиагарнизона.

Вначале агитаторы обменялись опытом своей работы в коллективах служб. Затем прослушали лекции и доклады: «Новое в ракетной технике», «О международном положении», «Постановление ЦК КПСС от 9 января 1960 года «О задачах партийной пропаганды в современных условиях».

Агитаторы прослушали инструктаж заместителя начальника Свердловского аэропорта А. Д. Носова «О проведении агитационно-массовой работы в связи с 90-летием со дня рождения В. И. Ленина».

С. КУГАНОВ.

По Аэрофлоту

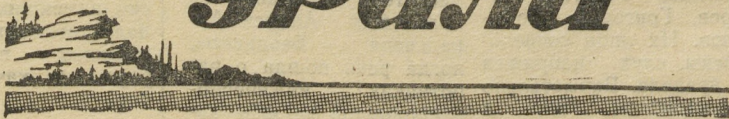
Готовы к приему Ту-114

Ежегодно Аэрофлот оснащается новой авиационной техникой — высотно-скоростными многоместными пассажирскими самолетами, оборудованием наземных служб, аэродромными механизмами. В нынешнем году ожидается выход на авиатрассы страны самого крупного в мире пассажирского турбовинтового самолета Ту-114.

Недавно в беседе с корреспондентом газеты «Советская авиация» начальник Дальневосточного управления ГВФ Б. Г. Езерский сообщил:

— Аэропорты Хабаровска и Владивостока подготовились к приему самого большого пассажирского лайнера в мире — самолета Ту-114.

Авиатор Урала



Орган политотдела Уральской отдельной авиагруппы ГВФ и теркома профсоюза авиаработников

№ 12 (933).

СРЕДА, 17 ФЕВРАЛЯ 1960 г.

Год издания 18-й



Пилоты и авиатехники Салехардского подразделения встали на ленинскую вахту.

СЛАВНЫЕ, ХОРОШИЕ ЛЮДИ

МЕТЕТ поэмка. С Оби дует свирепый ветер. Мороз леденит тело.

— Быстрей, быстрей, ребята! — потирали друг друга авиационные специалисты, готовые машины к полету.

В унтах, в теплой, хорошо подогнанной куртке и меховой шапке, возле одного из самолетов Ан-2 работает авиационный техник Георгий Иванович Зубарев. Судя по его четким, расчитанным, быстрым, но спокойным движениям рук, можно определить, что он не новичок в авиации. Это действительно так. Георгий Зубарев оказался бывалым, опытным, прошедшим большую жизненную школу специалистом.

Разговорились. Оказывается Георгий Иванович приехал на Север еще в 1939 году. Сперва трудился чернорабочим, был мойщиком, затем приобрел специальность моториста, позже стал авиационным техником.

— Думал несколько лет поработать, — с улыбкой на смуглом,

обветренном лице замечает Зубарев, — а затем умчаться в теплые края.

Да так в теплые края Георгий Иванович и не уехал. Волевого, сильному человеку по душе пришелся суровый край. Зубарев обзавелся семьей, получил квартиру и, как говорится, прописался здесь на постоянное местожительство.

На вопрос, не скучно ли на Севере, Зубарев ответил:

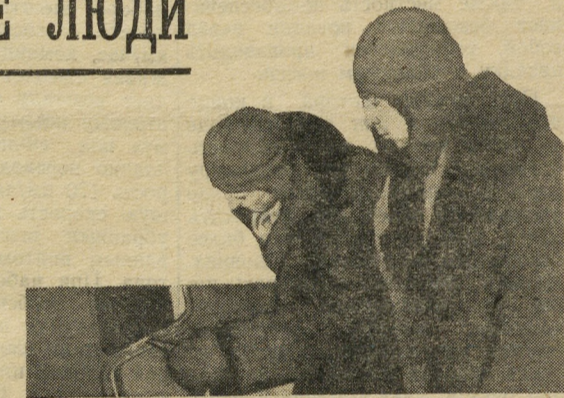
— А когда, собственно, скучать? Некогда! Работа, учеба. Да и с ребятами нужно поговорить. Между прочим, их у меня семеро. Один другого лучше. Орлы!

И тут, на мгновение оторвавшись от работы, Георгий Иванович тоном заговорщика сообщил:

— А какая тут охота, рыбалка! Дух захватывает. А вы спрашиваете, не скучно ли? Вот приезжайте к нам весной, сами убедитесь.

И по живым огонькам, вспыхнувшим в карих глазах авиационного техника, можно было заключить, что он действительно по-настоящему полюбил Север и не променяет его ни на какие теплые края.

Пожалуй, Зубарев охотно поведал бы нам о прелестях здешней охоты и рыбалки. Да сейчас не до разговоров. Надо торопиться. Ведь он, как и его товарищи по работе, дал слово выполнить задание раньше установленного графика времени. Требуется срочно снять цилиндры, заменить клапаны выпуска на дви-



Старший авиатехник Салехардского аэропорта Герман Алексеевич Асламов (слева) и авиатехник Георгий Иванович Зубарев осматривают самолет Ан-2 перед полетом.

Фото пилота Д. Палина.

гатель АШ-62-ИР. Извинившись, Георгий Иванович снова молча принялся за дело.

Рядом с Зубаревым у самолета Ан-2 работает старший авиационный техник Герман Алексеевич Асламов. По возрасту он помоложе Зубарева, но по знаниям техники, пожалуй, будет даже сильнее Георгия Ивановича. Не случайно поэтому и назначили его руководителем бригады трудоемких работ. Он тоже не первый год на Севере. За плечами Асламова немалый опыт работы в суровых условиях.

По умению быстро и безошибочно определить неисправность в двигателе, сноровке в выполнении сложных заданий никто из членов бригады с Асламовым не сравняется. Он служит при мером для членов своей бригады не только на работе, но в учебе, в быту.

По-настоящему любяв авиационную технику, Асламов прививает эту любовь подчиненным, помогает им разобратся в трудных во-

Вертолеты ВМЕСТО АВТОБУСА

Несколько дней назад с летного поля Уктусского подразделения поднялся вертолет Ми-1, пилотируемый молодым пилотом Константином Уховым, и взял курс на город Асбест. Через полчаса вертолет доставил жителям Асбеста свежие газеты, журналы, письма. После непродолжительной стоянки вертолет поднялся в воздух и направился в Свердловск. Теперь на заднем сидении сидели два пассажира — жители города Асбеста супруги Хрулевы. Собираясь во время отпуска побывать

в Ленинграде, они решили до Свердловска ехать не автобусом, а лететь на вертолете.

— Долетели хорошо, — сказал А. М. Хрулев. — Быстро и удобно. Кроме того, полюбовались сверху неповторимой красотой нашего края.

Этим рейсом открылась первая в Свердловской области почтовой пассажирская линия на вертолетах: Свердловск — Асбест — Свердловск. Пассажиры первых рейсов высоко отозвались об удобствах этого нового вида пассажирского авиатранспорта. К тому же билеты на полет вертолетом стоят сравнительно недорого — немногим больше стоимости билета на автобусе.

Если в нынешнем году Уктусское подразделение получит вертолет Ми-4 в пассажирском варианте, можно будет открыть еще несколько пассажирских вертолетных линий. Я. КУЗЬМИН, начальник отдела перевозок Уктусского подразделения.

С концертами — в район

Недавно по заданию райкома комсомола группа участников художественной самодеятельности Свердловского аэропорта в составе А. Степанова, В. Филина, Р. Князевой, Л. Субботиной и Н. Низамутдиновой побывала в колхозах подшефного Красноуфимского района.

Первый концерт вместе с агитбригадой компрессорного завода был дан в Красноуфимском городском Доме культуры. Зрители тепло встретили самодеятельных артистов из Свердловска.

Затем наша бригада направилась в колхоз имени Сталина, где мы дали девять концертов — в деревнях Чатлык, Лебяжье, Бобровка и других. Трудящиеся села горячо встретили наши выступления. Из деревни в деревню мы переезжали на лошадей и всюду нас встречали очень радушно. Программа концертов была большой и интересной. В зале не смолкали смех и аплодисменты.

Р. Князева и Л. Субботина исполняли песни «Расцвела черемуха», «Солнце опускается», «В чистом небе», «Девичья лирическая». В. Филин с большим успехом читал рассказ «Бывает». Н. Низамутдинова исполнила узбекский национальный танец. Музыкальное сопровождение на концертах вел А. Степанов. Он исполнил также несколько собственных произведений.

Эта поездка оставила много впечатлений у нас. Мы чувствовали, что искусство глубоко ценится и очень нужно в колхозной деревне. Наши пожелания — почаще в порядке культурного шефства посылать бригады художественной самодеятельности авиаработников с концертами в деревни Свердловской области.

Р. КНЯЗЕВА,
бортпроводница.

(Окончание на 2 стр.)

СЛАВНЫЕ, ХОРОШИЕ ЛЮДИ

(Начало на 1 стр.)

ния и другое имущество. Это означает, что раньше срока будет выполнен план перевозки пассажиров, почты, рыбы, мяса, пушнины.

СМОТРИШЬ со стороны на скорую, слаженную работу этого маленького, но спящего коллектива и сердце радуется. Ведь их усилия какой-то частицей вливаются в огромные усилия советского народа, направленные на успешное выполнение планов второго года семилетки.

На землю спускаются густые сумерки. Быстро темнеет. То тут, то там в аэропорту зажигаются электрические огоньки. Загораются электролампочки и у самолета, где трудится бригада Асламова. Эти огоньки словно перемигиваются с

появившимися в бездонном северном небе звездами, льющими в бесконечность вселенной свой мертвенно-холодный свет.

Становится еще более зябко, оконечные руки отказываются повиноваться. Но никакой мороз не в силах сковать горячие чувства советского человека, его волю к победе. Темп работы не уменьшается. Здесь научились ценить время.

Идут последние приготовления. Авиаспециалисты еще и еще раз самым тщательным образом проверяют качество выполненных за день работ. Наконец, кажется, все готово.

Раздается глухой рокот. Он нарастает, становится все громче и громче. Могучий рев авиационного двигателя,

которому вот только что вдохнули жизнь эти, до костей промерзшие, в промасленных меховых куртках люди, словно торжественно поет гимн труду авиаспециалистов.

У машины собрались исполняющий обязанности старшего инженера Алексей Саитов, старший авиационный техник Герман Асламов, авиаспециалисты Василий Тенишев, Георгий Зубарев, Григорий Помигалов. Их лица сосредоточены, слух напряжен до предела. Внимательно вслушиваются они в усиливающийся рев мотора. Проходит минута, вторая, третья... и уставшие, почерневшие от сильного мороза и ветра лица авиационных специалистов свежлеют, озаряются радостными улыбками. Значит, и сегодня потрудились они хорошо. Двигатель ра-

ботает ровно, как отлично отрегулированный механизм.

ЗАВТРА на расвете, проводив экипаж самолета в рейс и пожелав ему доброго пути, эти скромные труженники аэропорта возьмутся за обслуживание другого самолета, который только накануне возвратился из трудного полета. И так изо дня в день.

— Хорошие люди, героический народ, — с гордостью заявил заместитель командира по политчасти Андрей Аркадьевич Бердников, когда речь пошла о работниках инженерно-авиационной службы аэропорта.

К этому, пожалуй, ничего не добавишь. Успеха вам в вашей трудной и напряженной работе, хорошие и славные люди!

А. БОГУЦКИЙ.
Салехардский аэропорт.

Демобилизованные войны-передовики производства

Строитель мирной жизни

Строить быстро, дешево, красиво — таково было одно из первых обязательств бригады каменщиков, возглавляемой Иваном Григорьевичем Ситниковым. И каменщики с честью держат слово. Эта бригада стала одной из передовых в строительномонтажном управлении № 8. Из месяца в месяц каменщики добиваются все более высоких производственных показателей, улучшают качество работ.

— Достигнутыми успехами, — заявляют каменщики, — мы во многом обязаны своему бригадиру.

Да, Иван Григорьевич Ситников хороший организатор, отличный специалист. Уволившись в 1957 году из рядов Советской Армии, он и в возглавляемой бригаде сумел наладить крепкую дисциплину, навести образцовый порядок. А если установлены порядок и дисциплина, тогда и работа спорится.

Январский план по строительству жилого дома бригадой каменщиков выполнен на 147 процентов. Это замечательный успех строителей. Пример бригады ка-



менщиков, возглавляемой бывшим военным Иваном Ситниковым, заслуживает подражания.

И. УДОВИКОВ.

Полет на самолете Ли-2 С ОДНИМ РАБОТАЮЩИМ МОТОРОМ

В практике работы летного состава встречаются случаи полета на одном моторе. Этот полет является одним из наиболее сложных видов полетов, поэтому от летного состава требуется тщательное выполнение всех элементов пилотирования самолета, отличное знание технических возможностей самолета в различных условиях, слаженность экипажа в полете. При этом каждый из авиаторов должен твердо знать, что летные качества самолета Ли-2 позволяют в условиях обычных температур наружного воздуха безопасно совершать полет в случае отказа одного из моторов.

Необходимо лишь напомнить всему летному составу об особенностях пилотирования самолета Ли-2 с одним работающим мотором на различных режимах полета.

Нужно, во-первых, усвоить, что выполнение длительного одномоторного горизонтального полета по условию запаса скороподъемности возможно при работе мотора на мощности от 0,9 номинальной до номинальной и скорости полета от 160 до 210 км/час по прибору. Маневренные качества самолета в одномоторном полете ухудшаются с уменьшением скорости, в связи с чем развороты на скоростях менее 160 км/час запрещаются.

Отказ мотора на взлете

Отказ одного из двигателей на взлете, когда самолет еще находится в диапазоне малых скоростей (145—155 км/час), представляет наибольшие трудности в пилотировании самолета, так как на этих скоростях управляемость его резко ухудшается, а летные качества значительно снижаются, поскольку шасси еще не полностью убрано и винт не зафлюгирован. Поэтому во время взлета экипаж должен быть готов в любой момент принять меры для обеспечения безопасности полета или приземления на случай отказа мотора на взлете (знать рельеф местности и свободные от препятствий площадки в зоне подходов в радиусе 10—15 км от аэродрома на случай вынужденной посадки при отказе мотора на взлете).

Если один из моторов отказал в начале или в конце разбега, или обнаружился признаки ненормальной работы мотора, нужно немедленно прекратить разбег.

Если один из моторов отказал в работе на выдерживании, когда скорость полета меньше 160 км/час, следует прекратить взлет

12.807 часов и 2.911.568 километров налетал на 1 января 1960 года пилот-инструктор Павел Сергеевич Котляров. За 16 лет, отданных служению авиации, он накопил богатый опыт летной работы. Редакция газеты «Авиатор Урала» обратилась к П. С. Котлярову с просьбой поделиться опытом по вопросу особых случаев полета. Сегодня один из старейших летчиков Уральской авиагруппы рассказывает об особенностях пилотирования самолета Ли-2 в одномоторном полете.

и произвести посадку перед собой. Если шасси к этому моменту находится в процессе подъема, а также местность не обеспечивает безопасной посадки перед собой, разрешается производить посадку с убраным шасси.

При отказе мотора в конце выдерживания или при переходе в набор высоты, когда скорость превысила 160 км/час, командиру корабля предоставляется право продолжать полет или прекратить взлет, если он считает это более безопасным в данных условиях. Приняв решение продолжать полет с отказавшим мотором, командир корабля, удерживая самолет от разворота и крена, не теряя времени на выяснение причин отказа, дает команду бортмеханику или второму пилоту (в случае эксплуатации самолета без бортмеханика в составе экипажа): «Левому флюгер!» или «Правому флюгер!».

Одновременно для преодоления препятствия до 25 м (в течение 10—12 секунд) уменьшает скорость полета до 150 км/час и на этой скорости в течение 30—40 секунд набирает 25—30 метров высоты, что вместе с начальной высотой составит 35—40 метров. После этого командир корабля должен плавно перевести самолет на скорость 160 км/час и на этой скорости, используя взлетную мощность, производить набор высоты до 100 метров. Бортмеханик по команде командира корабля в кратчайшее время переводит винт отказавшего мотора во флюгерное положение; чтобы обеспечить подъем шасси и вакуум, переключает гидрокран и вакуумкран на работающий мотор и докладывает командиру корабля.

После набора высоты 100 метров следует уменьшить режим работающего мотора до номинального и произвести заход на посадку. Командиру корабля предоставляется право совершить посадку на аэродром как с выпущенными, так и с убранными шасси в любом безопасном направлении.

В моей практике случай отказа одного мотора на взлете был в 1952 году в аэропорту Ташкент. Набрав высоту 40—50 метров на одном моторе, оценив обстановку (полный круг из-за высокой температуры наружного воздуха более +20° и малой высоты делать было рискованно), я принял решение произвести посадку с обратным курсом. Но после взлета

на границе аэродрома поднятая пыль создала плохую видимость и я решил произвести посадку с небольшим доворотом на соседний аэродром. Соблюдая необходимые требования, я произвел благополучную посадку.

Отказ мотора в наборе высоты

При отказе одного мотора в наборе высоты, когда скорость полета составляет 180—190 км/час, командир корабля, удерживая самолет от разворота, подает команду бортмеханику или второму пилоту: «Флюгер левому» или «Флюгер правому» и плавно переводит самолет на скорость 170 км/час — наименьшую скорость набора высоты с убраным шасси и с зафлюгированным винтом отказавшего мотора. При наборе высоты до 100 метров, особенно при высоких температурах наружного воздуха, необходимо следить за температурой головок цилиндров работающего мотора. В случае повышения ее до 230—235°С командир корабля обязан увеличить скорость полета, чтобы улучшить обдув цилиндров, скороподъемность самолета при этом будет несколько снижена. Командиру корабля разрешается производить развороты на высоте не ниже 50 метров на скорости по прибору не менее 160 км/час с креном 10—15° в сторону работающего мотора или до 10° — в сторону неработающего мотора.

П. КОТЛЯРОВ,
пилот-инструктор.



Авиатехник Владимир Стрельник за непродолжительное время работы в Уктусском подразделении зарекомендовал себя грамотным и исполнительным авиаспециалистом. Недавно командование направило молодого авиатехника на переучивание на новую материальную часть. Фото В. Русина.

АКТИВИЗИРОВАТЬ РАБОТУ ДРУЖИН

В целях широкого привлечения трудящихся к охране общественного порядка, в Свердловском аэропорту, как и на большинстве предприятий и организаций нашей страны, в апреле 1959 года были созданы народные дружины. В них вошли лучшие люди аэропорта, летного состава и СМУ-8 — коммунисты, комсомольцы и беспартийные активисты, всего 140 человек. В Свердловском авиагарнизоне созданы четыре народные дружины по охране общественного порядка во главе со штабом.

Уже в мае были видны скромные итоги работы народных дружин. Плохо стали себя чувствовать любители хмельного и любители погулять, подебоширить. Работа дружинников сводилась, в основном, к борьбе с грубыми нарушениями общественного порядка на территории поселка, в клубе и в ресторане аэровокзала. Вот первые сведения, записанные в журнале народных дружин: «30 апреля 1959 года в клубе задержаны в нетрезвом виде старший оператор аэропорта Мельников, рабочий СМУ-8 Ловцов. 2 мая 1959 года задержан в нетрезвом виде Е. Дмитриенко. 8 мая у столовой аэропорта подобран находящийся в невменяемом состоянии шофер аэропорта Чернукутов. Отправлен в милицию».

Вместе с тем вскоре в работе народных дружин обнаружилось недостаточное организационное характер: очень долго не выдавались значки и удостоверения дружинникам, не проводились общие собрания по обмену опытом работы дружин, не обсуждались дружинники, которые сами нарушали общественный порядок и т. д. Сам члены штаба не являлись на дежурство. Глядя на них, на дежурство приходило стало дватри дружинника, а иногда и никого. Так было в июле и августе.

В октябре состоялось собрание членов народных дружин, где отмечались недостатки в работе. Казалось бы, после этого дело должно было пойти на лад. Однако этого не случилось. Дело идет все хуже.

В январе и феврале даже сам начальник штаба народных дружин В. Н. Батулин не стал появляться в штабе, еще реже — его заместитель А. Д. Носов, а такие члены народных дружин, как Е. П. Пакулин, И. Ф. Адам, Е. А. Федосин, вообще не быва-

ли ни разу на дежурстве. Пора бы с этих товарищей спросить, кто же за них будет работать в дружине и кто будет беспокоиться об улучшении деятельности народных дружин.

Несмотря на все эти недостатки, нужно отметить хорошую работу командиров дружин В. В. Станкевича, В. И. Михальчука. Но стоило первому заболеть, а второму уйти в отпуск, как работа дружин ухудшилась. Так, например, последние дни дежурства 30 января и 7 февраля никого на дежурстве из дружины ЛЭРМ не было. А в дружине аэропорта из 40 человек выходит на дежурство один-два человека. Ответственные дежурные по-прежнему на дежурство не являлись, например, не были А. Д. Носов 17 января и 6 февраля, И. Ф. Адам 16 января и 3 февраля, Е. А. Федосин — 20 января и 7 февраля.

Только хорошо можно сказать о работе дружины транспортного подразделения, возглавляемой М. Ф. Титовым. На дежурство у них всегда выходит не менее 50 человек, часто проводится инструктаж. Словом, коллектив работает. Беря пример с них, следует коренным образом улучшить деятельность и других народных дружин Свердловского авиагарнизона.

И. КОДЯКОВ,
член народной дружины.

ПОСЛЕ ТОГО КАК ВЫСТУПИЛ «АВИАТОР УРАЛА»

„Нам никто не указ“

Под таким заголовком была опубликована корреспонденция в газете «Авиатор Урала» № 86 от 11 ноября 1959 года.

В своем письме в редакцию секретарь партийной организации подразделения А. Н. Коробцов сообщил о том, что корреспонденция «Нам никто не указ» обсуждалась на заседании партбюро. Факты, приведенные в опубликованном материале, признаны правдивыми.

Приняты меры, чтобы подобного рода факты нарушения правил безопасности полетов не повторялись.

HC14123

Заказ № 2902

Редактор В. ДЕБЕРДЕЕВ.

Адрес редакции: Свердловск, 20, аэропорт; тел. Д2-05-21. доб. 1-96. 1-97.

Типография изд-ва «Уральский рабочий». Свердловск, ул. Ленина, 49.