

Свердловский аэропорт

— Каким будет Свердловский аэропорт в ближайшем будущем?

Этот вопрос интересует многих.

На него отвечает командир Свердловского объединенного подразделения Министерства гражданской авиации П. П. Збыковский.

— Если за пятилетие до 1959 года пассажирские перевозки нашего аэропорта увеличились всего в 2,9 раза, то за пятилетие с 1959 по 1963 год — в 4,5 раза. Сейчас наши работники обслуживают в год около миллиона пассажиров.

Большой план развития аэропорта предусматривается на будущее пятилетие — с 1966 по 1970 год. Если нынче мы отправим из Свердловска 400 тысяч пассажиров, то в 1970 — 750 тысяч. А всего в 1970 году работники аэропорта обслужат около двух миллионов пассажиров (в том числе и транзитных).

Самолето-моторный парк будет пополняться новыми типами самолетов, в том числе такими гигантами, как ТУ-124, ТУ-134 и т. д.

В 1965 году начнется строительство нового двухэтажного пассажирского павильона, типовой проект которого составлен сотрудниками института Ленаэропроект.

— Каким будет новый аэровокзал?

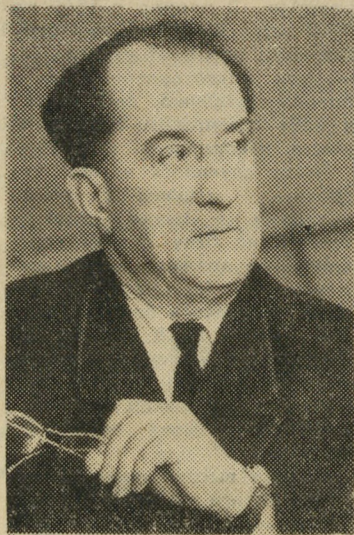
— Он применит к старому аэровокзалу. Объем нового

здания — более 20 тысяч кубических метров. Полезная площадь — 3372 квадратных метра. Это более чем вдвое больше старого аэровокзала. Интерьер здания будет отделан пластиком, стеклом, алюминиевым уголком, керамической плиткой. Новый павильон рассчитан на обслуживание 700 пассажиров в час, тогда как сейчас мы можем пропустить их только 350, максимум — 400.

Воздушные ворота города станут более удобными. Мы сможем разделить всех воздушных путешественников на два направления — восточное и западное. Пассажиры станут тратить меньше времени на покупку билета, сдачу и получение багажа. Окончание строительства павильона — в 1967 году.

— Появятся ли к 1970 году авиасвязь с другими городами?

— С очень многими. Откроются рейсы на все столицы союзных республик. Голубые трассы от Свердловска будут проложены примерно на 70 городов страны (сейчас — более 40).



— Увеличатся ли воздушные связи с северным Уралом, в том числе севером Тюменской области — краем нефти и газа?

— Сейчас наши летчики на комфортабельных самолетах АН-24 прокладывают таежные трассы по маршрутам Свердловск — Тюмень — Сургут, Свердловск — Тюмень — Тобольск. В дальнейшем предусматривается открытие линии Свердловск — Тюмень — Салехард и дальше за полярный круг.

Туда наши авиаторы начнут доставлять специалистов, оборудование, отсюда — рыбу. Районы Урала, которые не приспособлены к приему ско-

ростных самолетов, уже сейчас обслуживаются винтокрылыми машинами. В ближайшее время к нам поступят новые вертолеты, обладающие большой грузоподъемностью. Авиaperезо́зки на Север в ближайшие годы увеличатся в 2—3 раза.

— Петр Петрович, последний вопрос. Вертолеты на Севере станут хорошими помощ-

никами геологов и добытчиков нефти и газа. А будут ли они использованы в Свердловске, как внутригородской транспорт?

— Перспективным планом развития авиации Урала к 1970 году предусматривается строительство в городе вертолетных площадок. В частности, предполагается открытие вертолетной линии аэропорт Кольцово — город.

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

Авиатор Урала

№ 89 (1395).
СРЕДА,
25 НОЯБРЯ
1964 г.
Год издания
XXII

ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА УРАЛЬСКОГО
УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ И ТЕРКОМА
ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ



На днях за личный безаварийный налет и безупречную летную работу знаками МГА награждена группа авиаторов Уральского управления гражданской авиации.

Вторым знаком «За налет 1000000 км» награждены:

УСТЮГОВ Василий Федорович — пилот-инструктор Свердловского объединенного подразделения.

ЗИМИН Владимир Григорьевич — командир корабля ЛИ-2 Свердловского объединенного подразделения.

ХИБИН Виктор Иванович — командир корабля ИЛ-18 Свердловского объединенного подразделения.

ЛАХТИН Петр Тихонович — командир корабля ИЛ-18 Свердловского объединенного подразделения.

ЛОГАШИН Виктор Константинович — второй пилот корабля ИЛ-18 Свердловского объединенного подразделения.

ЕФАНОВ Василий Иванович — штурман корабля ИЛ-18 Свердловского объединенного подразделения.

Знаком «За налет 1000000 км» награждены:

БОЧАРОВ Анатолий Александрович — командир корабля АН-24 Свердловского объединенного подразделения.

ПЯТЕРО Алексей Федорович — командир корабля ЛИ-2 Свердловского объединенного подразделения.

АНДРИЕВСКИЙ Александр Владимирович — второй пилот корабля ИЛ-18 Свердловского объединенного подразделения.

КОНСТАНТИНОПОЛЬСКИЙ Павел Борисович — штурман корабля ИЛ-18 Свердловского объединенного подразделения.

АФАНАСНИН Александр Кириллович — штурман корабля ИЛ-18 Свердловского объединенного подразделения.

ДЕНИСОВ Михаил Федорович — штурман корабля ИЛ-18 Свердловского объединенного подразделения.

ТИТОВ Иван Семенович — бортрадист корабля ИЛ-18 Свердловского объединенного подразделения.

Экипажи штурмуют высоты

Ровный гул двигателей не захватывает на бетонке Челябинского аэропорта. И рядом слышится слабый рокот моторов легкорылых «Яков» и «Аннушек», разместились на «квадрате», как именуют стоянку авиаторы.

Трудовые напряженные будни летчиков. Обычные полеты по заданиям. Одни экипажи ведут самолеты по местным авиалиниям, связывающим столицу Южного Урала с городами области, а другие спешат далеко на Север — в район Приполярного Урала.

Сейчас наш коллектив успешно подготовился к осенне-зимней навигации и начал работу. Два экипажа АН-2, возглавляемые Сергеем Дмитриевичем Павловым и Равилем Хусаиновичем Бикмухаметовым, готовятся к полетам в Тарко-Сале, что северо-восточнее Салехарда. Там авиаторы будут заниматься доставкой продуктов в глухие уголки тундры и выво-



ционно-химических работах.

— Мастера своего дела! — отзываются о них летчики. И эта оценка вполне заслуженная...

В начале ноября нашу работу проверяла комиссия Уральского управления. Основной наш недостаток — мало внимания уделяли тренировкам. Часть авиаторов была не оттренирована в облаках. И следует признать: не целиком по нашей вине — подвели метеоусловия.

Теперь мы все силы отдаем тому, чтобы в короткие сроки устранить эти неполадки. Результаты налицо: уже оттренированы в облаках 15 экипажей. Это командиры АН-2 Ю. П. Петров, А. М. Полищук, Г. Ф. Хмелев и авиаторы магнитогорского звена Героя Советского Союза Л. В. Дема — командиры самолетов АН-2 З. Ф. Хуснутдинов, А. А. Куварзин, А. Д. Новоселов, А. Ю. Альшин, Н. Н. Помилуйко.

Разумеется, далеко не все еще сделано нами. Впереди — большой кропотливый труд. В первую очередь мы должны решить нашу основную задачу: летать без единого летного нарушения. А для этого нужны тренировки и тренировки на земле и в небе.

Думается, что наш коллектив сможет успешно выполнить свой долг и добиться новых высот летного мастерства.

Г. ГЛУШКО,
заместитель командира
летного коллектива
Челябинского
подразделения.

зять рыбу с озер. В Тюменском аэропорту их самолеты «переобуются» — встанут на лыжи — и будут следовать по северной трассе.

Вместе с летчиками летят туда для обслуживания самолетов и авиатехники В. Авладеев и Н. Тябин. Кстати, эти авиаспециалисты были с ними и на авиа-

ВETERАН АЭРОПОРТА

Знакомство с новыми хорошими людьми всегда доставляет нам радость. Но подчас в горячке буден видишь рядом с собой грузеника, товарища по работе и не знаешь, какой большой путь прошел он.

Таков наш Михаил Иванович Якушев. После окончания Ленинградского авиатехникума он начал работать в Челябинском аэропорту с 1931 года. А в 1938 году его призвали в Красную Армию.

Легендарный Халхин-Гол. Наголову разгромлены японские империалисты. Не успел еще Михаил Иванович забыть военную службу, как грянул грозный 1941 год.

С первых дней войны — он в действующей армии. До 1943 года в должности инженера эскадрильи М. И. Якушев обеспечивает боевые самолетовылеты. А после тяжелого ранения возвращается в родной аэропорт. Здесь он возглавил коллектив автобазы. И до сего дня трудится в нем — водит машину МАЗ-200. Трудовой путь

М. И. Якушев — добрый пример для многих авиарботников.

На днях коллектив автобазы отметил 60-летие ветерана Аэрофлота и проводил Михаила Ивановича на заслуженный отдых.

Б. БЕЛОДУБРОВСКИЙ,
начальник ремучастка
Челябинских ЛЭРМ.

Новый год в кругу зарубежных гостей

Приближается новый, 1965 год. Некоторые наши авиарботники пожелали использовать предложение зарубежных туристических организаций и встретить Новый год в кругу болгарских и венгерских друзей. Так, пилоты второго Свердловского подразделения М. С. Козлов, Ю. А. Сеницын оформляют туристские поездки

на встречу Нового года в Будапешт, а штурман корабля Свердловского подразделения В. С. Белов оформил поездку в Софию.

В канун Нового года группа уральских авиарботников отправится в большую туристическую поездку по Венгрии и Чехословакии. Оформили свою поездку в этой группе

М. И. Назаров, Е. А. Ремизов, О. В. Шестаков из второго Свердловского подразделения, А. В. Андриевский из Свердловского подразделения поедет за границу вместе со своей женой.

Из года в год растет у нас число желающих провести свой отпуск в зарубежной туристической поездке, являющейся не только хорошим от-

дыхом, но и отличной возможностью ближе познакомиться с жизнью, бытом, достижениями наших зарубежных друзей.

Сейчас терком профсоюза авиарботников получил путевки и оформляет желающих поехать в апреле 1965 года в большую поездку по Венгрии.

В. НИЗИКОВ,
председатель теркома
профсоюза авиарботников.

ВСЕГДА НА ПОСТУ



В КЛУБЕ Уктусского аэропорта в это утро было многолюдно. Летчики и техники чествовали своего сослуживца ветерана Аэрофлота авиатехника Николая Васильевича Комбарова, которому исполнилось 50 лет. Чуть смущенный виновник торжества оглядел притихший зал: всюду знакомые улыбочные лица. Со многими авиарботниками он трудится в коллективе второго Свердловского подразделения около 14 лет. А всего в авиации он трудится почти четверть века.

Молодым пареньком пришел в авиацию Николай Комбаров. Начиная путь в 1938 году с авиамоториста на стареньких тихоходных самолетах. А год спустя стал авиамехаником, доверили ему обслуживание материальной части.

В грозные годы Великой Отечественной войны Н. В. Комбаров готовит к боевым

вылетам тяжелые бомбардировщики. В период с 1943 по 1945 год служит в авиаполку техником звена. И всегда самолеты, подготовленные им к боевому заданию, действовали в небе фронтовым безукоризненно, наверняка.

Часто случалось и так, что грозные машины с алыми звездами на крыльях возвращались на базу сильно изрешеченные вражескими снарядами. И тут на помощь приходила смекалка и богатый опыт специалиста Н. В. Комбарова. В сложных полевых условиях не раз приходилось авиатехникам и механикам «лечить» самолеты и снова провозить их в бой.

Родина высоко оценила ратные подвиги труженика фронтового неба. Н. В. Комбаров был награжден орденом Красной Звезды, медалями «За отвагу», «За боевые заслуги» и «За победу над Германией».

В 1948 году Николай Васильевич уволился в запас, а два года спустя пришел в гражданскую авиацию. С 1950 года он беспрерывно трудится в дружном коллективе авиаспециалистов Уктусского аэропорта. Вместо грозных бомбардировщиков он готовит теперь к рейсам мирные «Аннушки». В его послужном списке десятки благодарностей. Более двух лет его имя красуется на Доске почета второго Свердловского подразделения...

— Поздравляю, Николай Васильевич! — вручает подарок ветерану замполит А. И. Азанов. И, улыбаясь, добавляет: — Желаю вам прослужить нашему народу еще столько же. Доброго вам здоровья и новых успехов! — Крепкожимают руки ветерану командир подразделения Н. И. Волков, сослуживцы.

В руках юбиляра — только



что врученный ему фотоаппарат «Зоркий». И эта награда символична: от зоркого глаза Николая Васильевича не ускользает ни один дефект, обнаруженный на самолете. Словом, подарок как нельзя кстати! Искусство техника и искусство фотографа роднит одно — мастерство. А мастерства Н. В. Комбарову не занимать.

На снимке: авиатехник второго Свердловского подразделения Н. В. Комбаров.

Л. ЕФИМОВ.

Крепнут крылья АН-24

Недавно в Киеве состоялась двухдневная конференция по самолету АН-24. В числе ее участников были представители Уральского управления: главный инженер И. С. Разумовский, начальник летно-штурманского отдела Н. П. Ширшов, заместитель командира летного коллектива самолетов АН-24 Свердловского подразделения О. И. Ширяев, ст. инженер ЛЭРМ Г. В. Смирнов.

генерального конструктора самолета О. К. Антонова, который подробно остановился на планах дальнейшего конструктивного усовершенствования самолета АН-24.

О. К. Антонов сообщил, что в новом 1965 году самолет будет выпускаться с новой компоновкой пассажирского салона — на 50 мест (сейчас их 48). Кроме того, предполагается смонтировать систему синхронизации оборотов винтов. Это позволит уменьшить шум в пассажирской кабине примерно в 2 раза.

Так как самолет АН-24 часто приземляется на грунтовые аэродромы, будут заменены шины колес на

новые протекторы с отбрасывателями грязи, пыли и гальки в сторону. Это сохранит фюзеляж самолета от повреждений.

Помимо этого, на АН-24 будет установлена новая система, позволяющая независимо от температуры наружного воздуха и давления обеспечить на режиме полетного малого газа постоянную тягу. Это соответственно значительно упростит и заход на посадку.

Изменится на АН-24 и система кондиционирования воздуха. Он будет распределяться по всей кабине равномерно. Зимой обеспечен быстрый нагрев, летом — быстрое охлаждение пасса-

жирского салона и кабины экипажа.

Недавно на летных испытаниях успешно прошел и такой эксперимент: впрыск воды в компрессор. Это делается для того, чтобы сохранить взлетную мощность двигателей при высоких температурах — (+40 и выше).

В случае если в полете откажет один из двигателей, на самолете будет введен чрезвычайный режим двигателя. Т. е. мощность действующего двигателя резко увеличится на 250 лошадиных сил. Это значительно упростит пилотирование самолета на одном двигателе, а также даст возможность увеличить полетный вес.

На конференции выступили начальник Украинского управления тов. Ковтюх, Казахского — тов. Седляревич и представители ряда других управлений и ремпредприятий.

Нам, уральцам, было приятно узнать из доклада старшего пилота-инспектора УЛС МГА Н. Т. Маланина о том, что уральские экипажи АН-24 успешно осваивают эту замечательную машину в сложных условиях Приполярного Урала, первыми в Аэрофлоте летают на зимних аэродромах.

ПУШИСТЫЕ ПАССАЖИРЫ

В МРАМОРСКОЕ ЗВЕРОХОЗЯЙСТВО СВЕРДЛОВСКОЙ ОБЛАСТИ ДВА ГОДА НАЗАД ЗАВЕЗЛИ НОРВЕЖСКИХ ПЕСЦОВ С БОЛЕЕ КРАСИВЫМ И ПУШИСТЫМ МЕХОМ, ЧЕМ МЕСТНЫЕ. ПЕСЦЫ ПРИЖИЛИСЬ НА УРАЛЕ.

НА КОЛХОЗНЫЕ ЗВЕРОФЕРМЫ ГАРИНСКОГО РАЙОНА — В КУЗНЕЦОВО, ШАБУРОВО И КОЛХОЗ ИМЕНИ СВЕРДЛОВА — 25 ПЕСЦОВ ВЫЛЕТЕЛИ НА САМОЛЕТЕ АН-2. ПУШИСТЫЕ ПАССАЖИРЫ БЛАГОПОЛУЧНО ПРИЗЕМЛИЛИСЬ В ГАРЯХ.



СВОИМИ впечатлениями о конференции наш корреспондент попросил поделиться **О. И. Ширяев**.

— На конференции, — рассказывает О. И. Ширяев, — с интересными докладами выступили заместитель начальника отдела УЛС МГА А. А. Дегтярь, сообщивший об итогах технической эксплуатации самолета АН-24 и двигателей АИ-24, об опыте летной эксплуатации этой крылатой машины рассказал старший пилот-инспектор УЛС МГА Н. Т. Маланин.

С особым вниманием, — продолжает Олег Иванович, — выслушали участники конференции доклад

НАД ХЛОПЧАТНИКАМИ БУХАРЫ

ЗНОЕМ дышат небо и земля. Иногда температура воздуха поднимается до 60 и выше градусов. Даже в тени ртутный столбик достигает отметки 40! Такова Бухара — южная зона Узбекистана, где трудятся на дефолиации хлопка крылатые химики Урала в нынешнем сезоне.

Но уральцы одолели и эти трудности. На хлопковых плантациях Средней Азии они обрабатывали с воздуха свыше 12 тысяч гектаров. К 40-летию Узбекской ССР и Компартии Узбекистана авиаторы брали повышенные обязательства и успешно выполнили их.

Отлично потрудились экипажи самолетов АН-2, возглавляемые тт. Морозовым, Потеевым, Романенко, Зайковым и другими

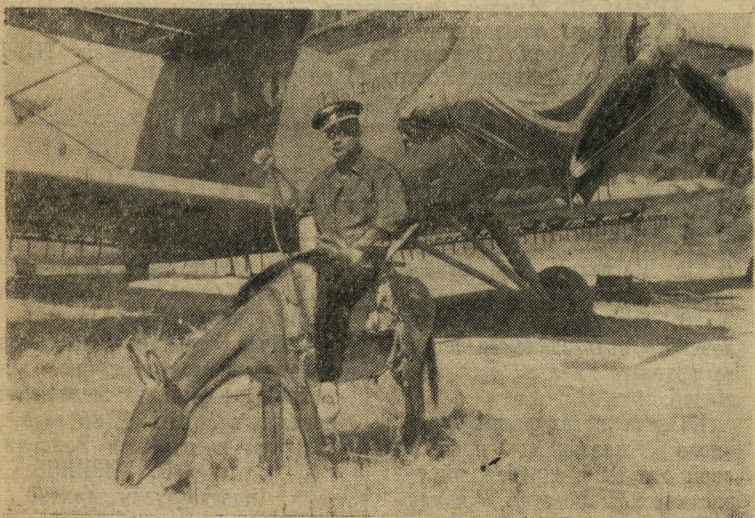
авиаторами. Исключительную заботу о своевременной подготовке самолетов проявили инженер сводного коллектива Уральского управления гражданской авиации тов. Ирошников и старший авиатехник тов. Галкин.

Получай, страна, «белое золото» — плод неутомимых рук хлопкоробов и их верных союзников — авиаторов! Теплые слова благодарности заслужили летчики-уральцы за добросовестный труд. В специальном приказе по Уральскому управлению поощрены Почетными грамотами за высокие показатели в авиационно-химических работах 15 крылатых химиков, 24 авиарботника удостоены благодарности и 14 человек представлены для поощрения в Министерство гражданской авиации.



«А впереди — новые рубежи, новые сложные полеты на полях Поволжья, Кавказа и Средней Азии. Сейчас уральские летчики авиации спецприменения намечают более обширные планы для обработки колхозных и совхозных полей. И, несомненно, их ждут новые радостные встречи с давними добрыми друзьями —

земледельцами и хлопкоробами. На снимках: верхнем — уральские авиарботники летчик М. Сальманович и инженер И. Ирошников рады дарам узбекской земли; внизу — инженер И. Ирошников в новой для себя роли погонщика мула.



Свердловск, 20,
аэропорт Уктус.
Б2-05-21, доб. 1-96.

Редактор Р. ЛАПИКОВ.
НС 38703. Заказ № 5853.

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