

— Героическим  
трудом  
будем укреплять  
дело мира  
во всем мире!

## НАШ ВКЛАД

С большим интересом знакомились авиатехники, авиамотористы, инженеры и служащие ЛЭРМ Свердловского аэропорта с речью первого секретаря ЦК КПСС и председателя Совета Министров СССР Н. С. Хрущева на совещании передовиков соревнования за звание бригад и ударников коммунистического труда. Глава нашего правительства выразил мысли и волю народа.

Наш коллектив понимает, что защита и укрепление мира являются священной обязанностью каждого советского человека. Поэтому мы решили делом ответить на те меры, которые предпринимает наше правительство для укрепления мира, предотвращения угрозы новой войны. Коллективы бригад тт. Дорогинина, Щербакова, Удилова, Корчагина и Воробьева, борющихся за право носить высокое звание бригад коммунистического труда, пересмотрели свои обязательства и приняли новые, повышенные.

Они дали твердое слово отлично и без задержек готовить самолеты к вылету, не иметь брака в работе и задержки рейсов.

Мы приложим все силы к тому, чтобы производственный план 1960 года выполнить досрочно, с хорошими показателями. Это будет нашим лучшим ответом и деловой помощью родному правительству в неустанно проводимой политике укрепления мира во всем мире.

А. СКРЯБИН,  
председатель цехкома  
ЛЭРМ Свердловского  
аэропорта.

## ДАДИМ ОТПОР АГРЕССОРАМ

Советские люди глубоко возмущены агрессивным полетом американского военного самолета над территорией нашей страны, но еще большим негодованием наполняет наши сердца наглое заявление руководителей США, признавших такие полеты национальной политикой.

Говоря так, думаю, что выражу мысли и чувства коллектива авиатранспортного подразделения: мы горячо одобряем выступление Н. С. Хрущева на Всесоюзном со-



Орган политотдела Уральского территориального управления  
ГВФ и теркома профсоюза авиарботников

№ 42 (963)

СУББОТА, 4 ИЮНЯ 1960 г.

Год издания 18-й

## Н. С. ХРУЩЕВ ВЫРАЗИЛ МЫСЛИ И ВОЛЮ НАРОДА

вещании передовиков соревнования за звание бригад коммунистического труда в Москве. На этом совещании Н. С. Хрущев дал достойный отпор поджигателям войны и сурово предупредил, что в дальнейшем мы будем наносить сокрушительные удары по тем авиабазам, с которых вылетят самолеты-пираты.

Сейчас советские люди — труженики заводов, транспорта, строек, сельского хозяйства, — берут повышенные обязательства, прикладывая все силы к тому, чтобы еще могущественнее стала наша Родина.

Мы, авиарботники, тоже не останемся в долгу перед народом. Поддерживая славное патриотическое движение, два летных коллектива авиатранспортного подразделения включились в борьбу за право именоваться коллективами коммунистического труда и взяли на себя повышенные обязательства.

Л. ЛУЗИН,  
пилот авиатранспортного  
подразделения.

## Растут ряды „миллионеров“

Недавно ряды «миллионеров» Уральского территориального управления ГВФ пополнились новыми именами. За личный безаварийный полет и безупречную работу награждены:

**ВТОРЫМ ЗНАКОМ ГВФ «ЗА НАЛЕТ 1 000 000 КИЛОМЕТРОВ»**

Агапов Анатолий Михайлович — бортмеханик.

**ПЕРВЫМ ЗНАКОМ ГВФ «ЗА НАЛЕТ 1 000 000 КИЛОМЕТРОВ»**

Казаков Виктор Дмитриевич — командир самолета.

Литвинова Нинэль Васильевна — бортрадист.

Мешков Алексей Андреевич — командир летного коллектива.

Филиппов Николай Иванович — штурман.

Царев Владимир Евстафьевич — командир самолета.

**ЗНАКОМ ГВФ «ЗА НАЛЕТ 500 000 КИЛОМЕТРОВ»**

Буканов Василий Алексеевич — пилот-инструктор.

Ельцов Петр Михайлович — второй пилот.

Метелкин Анатолий Михайлович — штурман.

Неустроев Валерий Артемьевич — командир корабля.

Уваров Евгений Евстигнеевич — второй пилот.

Чесноков Виктор Степанович — второй пилот.

**ЗНАКОМ ГВФ «ЗА НАЛЕТ 300 000 КИЛОМЕТРОВ»**

Губарев Геннадий Максимович — командир самолета.

Кацук Василий Трифонович — пилот.

Литвинов Леонид Архипович — пилот.

Михеев Василий Петрович — пилот.

## НАЧАЛАСЬ ЛЕТНЯЯ НАВИГАЦИЯ

С первого июня на внутренних линиях Аэрофлота введено летнее расписание. Усилено движение на таких важных магистральных, как Москва — Хабаровск, Москва — Свердловск, Москва — Ленинград.

В связи с наступлением нового сезона особое значение приобретают курортные маршруты. На линии Москва — Адлер ежедневно будут летать пять самолетов Ил-18 вместо четырех. На линии Ленинград — Адлер число рейсов возрастет вдвое. Симферополь будет связан с Москвой, Ташкентом, Свердловском, Новосибирском регулярными рейсами воздушного лайнера Ту-104.

Учитывая многочисленные пожелания, Аэрофлот организует 24 новых авиалинии: Ленинград — Баку, Алма-Ата, Новосибирск, Тбилиси — Киев, Новосибирск, Хабаровск — Киев... На эти и на многие другие маршруты выйдут новейшие турбовинтовые, турбореактивные самолеты.

Летом нынешнего года наш воздушный флот будет ежедневно совершать сотни рейсов во все даже самые отдаленные уголки страны. Это рекордная цифра.

(ТАСС).



Высоким качеством обслуживания транзитных самолетов в Пермском аэропорту зарекомендовала себя бригада, руководимая старшим авиатехником Л. А. Лахониным. Этот дружный высококвалифицированный коллектив еще в прошлом году, в дни подготовки к XXI съезду КПСС, включился в соревнование за право именоваться коллективом коммунистического труда. С большой ответственностью трудились авиатехники, понимая, что почетное звание завоевывается сознательным отношением к работе, неустанным повышением своей деловой квалификации, расширением политического и культурного кругозора.

Недавно сбылась заветная мечта. Коллективу присвоено почетное звание бригады коммунистического труда.

На снимке (слева направо): авиатехник Д. Н. Демченков, старший авиатехник-бригадир Л. А. Лахонин, авиатехник Н. Т. Бабенко готовят самолет в рейс.

Фото Н. БАТАЛОВА.

## У патриотического движения —

## ШИРОКИЙ РАЗМАХ

Выполняя решения XXI съезда КПСС, летный коллектив самолетов Ли-2, возглавляемый Мустафой Гениатовичем Сайткуловым, направляет свои усилия на то, чтобы досрочно завершить план второго года семилетки, больше перевозить пассажиров, почты, грузов. Подсчитав свои резервы и возможности, пилоты приняли повышенные обязательства — к 25 декабря 1960 года выполнить производственный план с высокими экономическими показателями и без летных происшествий.

Не раз заходил у пилотов разговор о том, чтобы включиться в соревнование за звание коммунистического труда. Ведь когда у коллектива есть большая цель — работа спорится, каждому хочется сделать больше, лучше для общего дела.

Правда, один из лучших экипажей летного коллектива — экипаж Виктора Дубовика — давно и успешно боролся за право именоваться коммунистическим. Но с присвоением им этого почетного звания приходилось откладывать, так как люди в экипаже менялись: кто уходил в другой экипаж, а кто переучивался на новую материальную часть — самолеты Ил-18. И когда один из летных коллективов подразделения, возглавляемый А. П. Харитоновым, решил вступить в со-

ревнование за право называться коммунистическим, пилоты из коллектива М. Г. Сайткулова твердо решили последовать их примеру.

18 мая для летного коллектива самолетов Ли-2, руководимого Мустафой Гениатовичем Сайткуловым, был необычным днем. Личный состав собрался, чтобы обсудить и принять высокое обязательство. По лицам пилотов было видно, что все давно ждали этого дня. И когда М. Г. Сайткулов спросил, готов ли коллектив включиться в соревнование за право именоваться коммунистическим, пилоты единодушно ответили согласием.

Командир корабля М. Ф. Титов в своем выступлении сказал: — Бороться за звание коллектива коммунистического труда — большое счастье. Я призываю весь личный состав поддержать это предложение.

В принятых обязательствах пилоты дали слово, что будут трудиться еще настойчивее, обеспечивая полную безопасность полетов и высокие экономические показатели в каждом рейсе, будут повышать свой общеобразовательный и политический уровень.

У патриотического движения — широкий размах. Радостно сознавать, что второй летный коллектив нашего подразделения включается в борьбу за высокое звание. Если пилоты решили жить и работать по-коммунистически, слово свое они обязательно сдержат. Ведь все дороги наши ведут в коммунизм.

А. КОБЕЛЕВ,  
зам. командира авиатранспортного подразделения по политчасти.

## Стенгазета посвящена патриотам

В авиатранспортном подразделении на днях выпущен специальный номер стенной газеты «Наши крылья». Он посвящен летным коллективам самолетов Ли-2, руководимым А. П. Харитоновым и М. Г. Сайткуловым, которые решили бороться за звание коллективов коммунистического труда.

## БОРЕЦ ЗА СЧАСТЬЕ НАРОДА

К 75-летию со дня рождения  
Я. М. Свердлова



Имя Якова Михайловича Свердловского (1885—1919) — одного из ближайших учеников

и соратников В. И. Ленина, выдающегося организатора и руководителя Коммунистической партии и Советского государства — бесконечно дорого трудящимся нашей страны.

Уже в первые годы революционной деятельности Я. М. Свердлов в Нижнем Новгороде, Костроме, Ярославле, Казани проявился его замечательный организаторский талант. Направленный осенью 1905 года в качестве агента Центрального Комитета на Урал, Я. М. Свердлов вскоре становится признанным руководителем уральских рабочих

и уральской партийной организации.

После победы Великой Октябрьской социалистической революции Я. М. Свердлов избирается председателем высшего органа власти — Всероссийского Центрального Исполнительного Комитета. На этом высоком посту еще ярче проявился его талант как организатора крупнейшего масштаба. Образ негибаемого большевика-ленинца Я. М. Свердловского, бережно хранимый в народной памяти, и сегодня вдохновляет советских людей на благородное дело во имя торжества коммунизма.



Памятник Я. М. Свердлову.

КНАИБОЛЕЕ опасным для авиации явлениям погоды относятся болтанка и грозы.

При полете в турбулентных слоях атмосферы самолет испытывает болтанку, которая вызывается восходящими и нисходящими потоками. Возникающие при этом перегрузки тем значительнее, чем больше скорость полета и скорость восходящего и нисходящего потоков. От скорости полета зависит также и частота толчков. При одной и той же интенсивности турбулентности скоростной самолет в единицу времени получит большее число толчков.

Чтобы избежать полета в зоне турбулентности, летчик должен знать физические условия и причины возникновения турбулентности. Перед полетом следует получить консультацию на метеостанции. Однако надежных методов прогнозирования турбулентности нет. Поэтому летчику важно самому уметь определить возможность встречи с зоной болтанки.

Одной из причин возникновения турбулентности является трение воздуха о шероховатую поверхность. Это так называемая динамическая турбулентность.

Динамическая турбулентность наблюдается в слое 1000—1500 метров и оказывает влияние на полет только в этом слое. На большой высоте она не влияет на полет, если нет еще турбулентности, вызванной другими причинами.

Более существенное значение имеет динамическая турбулентность при полетах в горных районах. При этом важны высота и форма хребта, скорость потока и устойчивость воздуха.

При полете через хребет по ветру самолет будет самопроизвольно набирать высоту, на подветренной стороне будет терять высоту, а при полете над вершиной хребта может попасть в интенсивную болтанку.

Перелететь горные хребты при отсутствии облачности необходимо на высоте, превышающей высоту хребта на 50 процентов. Чтобы не попасть в нисходящий поток на подветренном склоне, снижение целесообразно начинать, пролетев 10—15 километров от горного хребта, набор высоты также производится заблаговременно.

Полеты усложняются, если горы закрыты облаками. В случае устойчивой стратификации над горами при подъеме воздуха образуются облака слоистых форм и можно лететь выше облаков. Если же воздух неустойчив, образуются кучево-дождевые облака, имеющие большую вертикальную протяженность и сопровождающиеся грозами и ливнями. К динамической турбулентности присоединяется турбулентность кучево-дождевых облаков. При таких условиях лететь надо выше или в стороне от облаков.

Из опыта полетов в горных районах известно, что иногда самолеты испытывают болтанку, вызванную образованием в атмосфере подветренных волн. Подобные волны можно наблюдать в водном потоке, преодолевающим преграду.

Особенно благоприятное условие для образования подветренных волн — наличие струйного течения, перпендикулярного хребту.

Подветренные волны хорошо видны, когда переваливающий через хребет воздух богат влагой, и в восходящей части волны образуются облака определенных форм. Если воздух сухой, то образуются сухие подветренные волны без облаков, и летчик может неожиданно попасть в болтанку.

Для обеспечения безопасности необходимо избегать полетов на больших скоростях в районах образования подветренных волн.

ДРУГОЙ причиной возникновения турбулентности является неравномерный прогрев подстилающей поверхности. Это термическая турбулентность. Термическая турбулентность, в отличие от динамической, распространяется до больших высот.

При пересечении струйных течений наблюдается болтанка даже при отсутствии облаков. Она объясняется большим сдвигом ветра по горизонтали и вертикали.

При полете в струйном течении наибольшая повторяемость бол-

В помощь ледно-подъемному составу

## О некоторых опасных метеоявлениях

танки отмечалась в циклонической части струи.

На больших высотах наиболее часто болтанка наблюдается в слое 500—1000 м под тропопазузой. Ниже этого слоя повторяемость болтанки меньше, выше тропопазузы — еще меньше. Но иногда болтанка наблюдается и в нижней стратосфере. Чаще всего это бывает при наличии струйного течения или в верхней части кучевых дождевых облаков, которые в летнее время иногда «пробивают» тропопазузу. Наиболее часто толщина слоя болтанки равна 300—500 метров, поэтому следует изменить высоту полета на 500—600 м, чтобы выйти из зоны болтанки.

Как правило, болтанка наблюдается при пересечении высотной ложбины, так как в этом случае бывает значительный сдвиг ветра.

При исследовании нескольких случаев сильной болтанки было замечено, что критическое значение горизонтального градиента ветра приблизительно 6—7 м/сек. (22—25 км/ч) на 100 км расстояния, а по вертикали 3 м/сек (11 км/ч) на 100 м.

Замечено, что болтанка наблюдается при пересечении тропопазузы, имеющей значительный наклон. Критическое значение наклона тропопазузы 1/300. При этом надо учитывать перепад  $t^{\circ}$  по горизонтали и по вертикали. Чем больше перепад температуры по горизонтали, тем вероятнее болтанка. Если вертикальный градиент  $t^{\circ}$  равен 0,7—0,8°/100 м, считают, что есть условия для болтанки.

Таким образом, при выпуске самолетов следует обращать внимание на наличие струйных течений там, где проходят авиатрассы, положение и наклон тропопазузы, положение и смещение высотных ложбин.

Полет в зоне грозовой деятельности связан с большими трудностями, особенно полет в кучевых дождевых облаках и вблизи них, где наблюдается сильная турбулентность и возможно попадание молнии в самолет.

Важнейшим условием для образования грозных облаков является наличие влажного и теплого неустойчивого воздуха, при подъеме которого вверх могла бы образоваться мощная облачность. Поэтому грозы чаще всего образуются:

- а) при неравномерном нагревании приземного слоя воздуха от подстилающей поверхности;
- б) при подъеме и вытеснении теплого воздуха холодным на атмосферном фронте;
- в) при подъеме воздуха вдоль горных склонов.

В ТЕХ случаях, когда в тропосфере летом наблюдаются большие вертикальные градиенты  $t^{\circ}$  и в воздухе содержится большое количество водяного пара, можно ожидать образования мощных кучевых дождевых облаков. Кучевое дождевое облако проходит определенный цикл развития.

На первой стадии развития кучевого дождевого облака в нем преобладают восходящие потоки, нисходящие потоки малы.

Вторая стадия в развитии кучевого дождевого облака характеризуется образованием накопительных и выпадением ливневого дождя. С началом выпадения дождя внутри облака, наряду с мощными восходящими потоками, развиваются сильные нисходящие потоки, что объясняется выпадением осадков, увлекающих за собой воздух.

Воздушные течения становятся хаотическими. Диаметр восходящих и нисходящих потоков в грозном облаке может достигнуть нескольких километров.

В третьей стадии происходит разрушение кучевого дождевого облака, ослабление восходящих и нисходящих потоков. На последней стадии в облаке обычно наблюдается слабая болтанка.

Таким образом, наибольшая турбулентность в грозном облаке бывает в период перехода мощного кучевого облака в дождевое и наблюдается в средней части

облака на высоте 3000—6000 м, более слабая в нижней части до высоты 2000—3000 м и выше 6000 м.

РАЗЛИЧАЮТ два типа гроз: внутримассовые и фронтальные.

Наиболее распространенная внутримассовая гроза — это гроза тепловая или местная. Тепловые грозы возникают летом после полудня и рассеиваются вечером. Перемещаются такие грозы обычно по направлению ветра на средних высотах. Перемещаясь над землей, нагретой солнцем, такая гроза усиливается, а над реками, озерами — ослабевает или совсем рассеивается.

Условия полета в зоне тепловых гроз обычно не представляют большой трудности, так как грозевые очаги изолированы один от другого и летчик может их обойти. Полет усложняется, если, кроме кучево-дождевых, есть и другие облака, маскирующие грозевые.

Вторая разновидность внутримассовых гроз — грозы в неустойчивых воздушных массах. Они наблюдаются при смещении холодного воздуха на теплую подстилающую поверхность. Холодная масса, прогреваясь снизу, становится неустойчивой, в ней развиваются кучево-дождевые облака и грозы. В отличие от тепловых гроз такие грозы смещаются с большей скоростью.

К внутримассовым относятся также орографические грозы, обусловленные подъемом неустойчивого воздуха вдоль склонов гор. Такие грозы возникают на наветренных склонах. Орографические грозы следует обходить стороной на безопасной высоте или проходить над ними.

В умеренных широтах чаще наблюдаются фронтальные грозы, наиболее сильные бывают на холодных фронтах.

При выборе маршрута полета с пересечением холодного фронта необходимо учитывать, что холодный фронт имеет небольшую горизонтальную протяженность по ширине несколько десятков километров, поэтому пересекать холодный фронт следует под прямым углом. Если высота облаков не слишком мала, фронт можно пересекать под облаками, но лучше над облаками, если облака не очень мощные. Грозы на теплом фронте также нередкое явление и часто обладают большой активностью, особенно в ночное время. Теплый фронт обычно имеет мощную систему слоисто-дождевых облаков. Развивающиеся на теплом фронте кучевые дождевые облака бывают закрыты облаками других форм, и самолет может попасть в грозу неожиданно.

В этом случае надо быть особенно осторожным.

При полете в прослойках облачности не следует входить в облака, пронизывающие слоисто-дождевые и имеющие неспокойные, кипящие поверхности.

ОСНОВНОЙ опасностью для самолетов, связанной с грозами, является сильная турбулентность, вызывающая болтанку. Наряду с болтанкой при полете в кучевых дождевых облаках или вблизи них может произойти разряд молнии в самолет и повреждение наружных частей, может намагнититься кабина и показания приборов будут искаженными. Гроза создает помехи радиоприему. Перед полетом необходимо тщательно изучить метеобстановку — уточнить, где ожидаются грозы, по возможности определить их тип и интенсивность.

При обходе грозных очагов рекомендуется идти на расстоянии 5—10 километров от облака. Избегать пересечения грозной зоны под облаками.

Атмосферные фронты с грозами рекомендуется пересекать под прямым углом, чтобы сократить время пребывания в грозной зоне.

В. САЗОНОВА,  
инженер-синоптик АМСГ  
Свердловского аэропорта.

В УПРАВЛЕНИИ,  
С КОТОРЫМ  
МЫ СОРЕВНУЕМСЯ



В одном из классов учебно-тренировочного подразделения Северного управления ГВФ установлен оригинальный аппарат, предназначенный для демонстрации диафильмов по конструкции авиадвигателей и самолетов. С помощью дистанционного управления — нажатия кнопки на указке — начинается демонстрироваться фильм. И хотя помещение не затемнено, на экране отчетливо видны агрегаты двигателя.

На снимке: командир подразделения С. СОБЧИК рассказывает об устройстве нового аппарата.

Фото В. Петрова.

По следам наших выступлений

## Службе ГСМ — больше внимания

Недавно в газете «Авиатор Урала» была опубликована заметка рабочей бензосклада Л. Даниловой «Мелочи, требующие внимания», в которой вскрыты некоторые недостатки в работе службы горюче-смазочных материалов Свердловского аэропорта. Сейчас испытано несколько вариантов приспособлений, облегчающих подъем шлангов на железнодорожную цистерну. Трудности заключаются в том, что на старом складе БПС-51 не сможет близко подойти к железнодорожному цистернам из-за неправильного расположения наземных емкостей, насыпи и кювета около железнодорожной ветки. Недавно старшим инженером базы аэродромного обслуживания разрабо-

тан проект, который поможет решить эту проблему. Чертежи и материал отданы в ЛЭРМ для изготовления и установки приспособления на бензоперекачивающую станцию.

Что касается обеспечения батарейками для карманных фонариков, то их у нас сейчас достаточно.

Простой железнодорожных цистерн с топливом происходит из-за нарушения регулярности полетов турбореактивных и турбовинтовых самолетов. К тому же наши заявки в Главном управлении ГВФ, как правило, завышаются из-за перестраховки в расчете на увеличение движения, а резервуарный парк Свердловского аэропорта очень мал. Поэтому нарушение регулярности по метеословиям сказывается на простое вагонов.

В настоящее время расширяется склад ГСМ, но очень медленными темпами. Ввод в строй второй очереди бензосклада запланирован на третий квартал текущего года. Идет к концу второй квартал, а строительство насосных станций все еще не закончено. К сооружению сливной эстакады и двух резервуаров коллектив СМУ-8 еще не приступал. В прошлом году большие средства, выделенные для этого строительства, не были реализованы. Есть опасение, что подобное повторится и нынче.

Два года назад все работники ГСМ получали спецмолоко, но потом выдача его рабочим и завещникам прекратилась. Из терминала сообщили, что спецжир выдавались тогда, когда бензин этилировался непосредственно на складах ГСМ. Сейчас это ушло в прошлое и спецжиры отменены, только кладовщики еще «по традиции» получают их.

В. МАЛИНИН,  
старший инженер службы  
ГСМ Свердловского  
аэропорта.

Коллектив Свердловского аэропорта и Уральский терком профсоюза авиарботников с глубоким прискорбием сообщают о смерти старого работника аэропорта, члена местного комитета, активного общественника Александра Сергеевича КОРОЛЕВА, последовавшей после продолжительной и тяжелой болезни 31 мая 1960 года и выражают соболезнование семье покойного.



Сезон открыт

Воскресенье, 29 мая, выдалось погожим. Спортсмены-авиарботники хорошо провели его. В этот день было разыграно первенство Свердловского авиагарнизона по волейболу. В острой и напряженной спортивной борьбе победу завоевала команда авиатранспортного подразделения. Особенно интересно прошла игра между прошлым обладателем кубка — командой службы связи и командой авиатранспортного подразделения. Обе они показали хорошую подготовку, слаженность в игре. Вначале перевес был на стороне волейболистов службы связи, и только благодаря собранности, активному нападению и выдержке команда авиатранспортного подразделения одержала победу.

Розыгрыш первенства авиагарнизона мог пройти значительно интереснее. К сожалению, ЛЭРМ и автобаза Свердловского аэропорта не выставили своих команд. А ведь в этих коллективах есть хорошие спортсмены и розыгрыш с их участием был бы значительно интересным. Следует отметить и то, что руководители подразделений и служб не уделяют внимания спортсменам. Никто из них не пришел «поболеть» за своих спортсменов. Все это, безусловно, сказалось на ходе соревнования.

Г. ВЕДЕРНИКОВ,  
физорг, Н. МАКСИМЕНКО,  
секретарь комитета ВЛКСМ  
Свердловского аэропорта.

HC21088 Заказ № 3742 И. о. редактора В. И. БОЛЬШАКОВ.

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

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