Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

Авиатор Урала

Орган политотдела Уральской отдельной авиагруппы ГВФ и теркома профсоюза авиаработников

№№ 98—99 (920—921) | ЧЕТВЕРГ, 31 ДЕКАБРЯ 1959 г. | Год издания 17-й

ГОД ВЕЛИКИХ ПОБЕД

Вот и еще один год остался позади. По обычаю, когда минет какой-то период, нужно подвести итоги. А для этого, как говорят, нужно оглянуться назад, сравнить проделанную работу с аналогичным периодом предыдущего года.

Мы не против этого обычая. И оглядываясь на двенадцать прошедших месяцев, можем с уверенностью сказать, что 1959 год был прожит нами недаром. Ведь именно в этом году летно-подъемный состав Уральской авиагруппы освоил новую материальную часть — турбовинтовые самолеты Ил-18.

Новым, более совершенным оборудованием оснащались в минувшем году наши аэропорты. Была установлена современная радиолокационная техника, совсем недавно введена в строй новая система для лучшего контроля за движением самолетов. В ряде северных аэропортов появилась радиосвязная УКВ-аппаратура.

Однако мы считаем, что главное — не оглядываться назад, а смело смотреть вперед! Только в поступательном движении к новым пределам и рубежам — залог успешного развития. Вот почему надо уже сейчас, на пороге Нового, 1960 года, думать о том, как лучше и быстрее выполнить стоящие перед нами задачи. А о том, что они велики и ответственны, наглядно говорят цифры роста наших производственных показателей плана на 1960 год.

Но эти трудности нас не страшат. Мы твердо знаем, что у нас есть все возможности для успешного выполнения заданий будущего года. В этой уверенности — залог того, что новый, 1960 год будет таким же славным годом великих свершений, каким был и минувший, 1959 год.

Награда ко многому обязывает

Работники сельского хозяйства нашей области славно потрудились в первом году семилетки. Партия и правительство высоко оценили их труд, удостоив Свердловскую область высшей награды — ордена Ленина. В этом общем деле есть частица и нашего труда, летного коллектива самолетов Ли-2. Наши экипажи доставляли запасные части для сельхозмашин колхозов и совхозов Свердловской области из различных городов страны в период посевной и уборочной кампаний.

Особенно плодотворно работали экипажи командиров кораблей В. И. Дубовика и Б. В. Чиркова, борющиеся за звание экипажей коммунистического труда. Годовой план экипаж В. И. Дубовика выполнил по налету часов на 104,4 процента, по тонна-километрам на 128,8 процента.

Хорошо потрудились экипажи командиров кораблей: Г. В. Попова, М. Г. Саиткулова, Н. В. Серебрянского и других.

Наш коллектив в 1960 году еще шире развернет социалистическое соревнование с тем, чтобы досрочно выполнить производственный план второго года семилетки.

Высокая награда ко многому обязывает. Хорошими делами хочется ответить на заботу партии и правительства о советских людях.

П. КОТЛЯРОВ,
пилот-инструктор.

Зовут пути-дороги

Отличительными чертами нашего летно-подъемного состава и, особенно командиров кораблей, должны быть высокое летное мастерство, хорошее и отличное знание специальных дисциплин, повседневное стремление к овладению новой техникой, высокая культура и вежливость.

Все это присуще командиру корабля авиатранспортного подразделения Геннадию Алексеевичу Борцову. Несколько лет назад Г. А. Борцов прибыл к нам в подразделение из легкомоторной авиации на должность второго пилота транспортного самолета Ли-2.

Но не долго летал «вторым». Отлично пройдя переподготовку на командира корабля, Г. А. Борцов стал самостоятельно водить самолеты по воздушным дорогам страны. Одним из первых освоил он и появившийся в подразделении самолет Ил-12.

Около семи тысяч часов налетал Геннадий Алексеевич Борцов на тяжелых транспортных самолетах.

В 1959 году одним из первых в подразделении Геннадий Алексеевич Борцов прошел переподготовку на турбовинтовой пассажирский самолет Ил-18 и успешно завершил программу по вводу в строй. Недавно Г. А. Борцов утвержден командиром корабля самолета Ил-18 и в ближайшие дни начнет совершать самостоятельные полеты на этом воздушном лайнере, который является гордостью Гражданского воздушного флота СССР.

Большие успехи не вскружили голову Г. А. Борцову: он по-прежнему остается одним из скромных, вежливых и культурных командиров кораблей.

Он прекрасно понимает, что чем сложнее техника, тем больше ответственности ложится на командира корабля в процессе ее освоения и эксплуатации, и поэтому он не останавливается на достигнутом. Геннадия Алексеевича очень часто можно видеть в уголке новой техники за изучением оборудования самолета Ил-18.

Новый год явится для командира корабля Ил-18 Г. А. Борцова годом дальнейшего освоения передовой авиационной техники, совершенствования летного мастерства и воспитания подчиненного состава.

Н. БОРИСОВ,
командир авиатранспортного подразделения.

Митинг в авиатранспортном подразделении

28 декабря в авиатранспортном подразделении состоялся митинг, посвященный итогам работы Пленума ЦК КПСС и награждению Свердловской области высокой наградой — орденом Ленина.

Личный состав подразделения горячо поддержал и одобрил решение Пленума ЦК КПСС, который подвел итоги первого года великих побед и наметил грандиозные задачи по крутому подъему всех отраслей сельского хозяйства, указал пути обеспечения в стране изобилия продуктов.

Коллектив подразделения заверил Центральный Комитет Коммунистической партии и Советское правительство, что приложит все силы и с честью выполнит задачи, стоящие перед личным составом Аэрофлота в семилетии.

Частицей славного столетья
К нам из-за облачных высот
Второй гигант из семилетья —
Шестидесятый год идет!
И дерзновенный Старый год
Ему дела свои сдает.

Счастливого плавания!

Мирный атом служит народу

Когда я был в очередном отпуске в Ленинграде, мне посчастливось побывать на атомном ледоколе «Ленин».

На ледоколе шли последние монтажные и отделочные работы, а через несколько дней он должен был войти в Неву и затем отправиться в испытательный поход.

При знакомстве с могучим атомным богатырем невольно обращаешь внимание на то обстоятельство, что флагман советского ледокольного флота строила вся страна.

Ледокол оснащен современным, навигационным, радиотехническим и другим оборудованием, не говоря уже об атомной энергетической установке, которая позволяет ледоколу находиться в плавании, не заходя на базу для пополнения топливом более года.

Всю его богатую и сложную технику обслуживают высококвалифицированные специалисты. Подавляющее большинство экипажа имеет высшее и среднее специальное образование.

В состав экипажа ледокола «Ленин» входит научно-исследовательская экспедиция. Отлично оборудованные лаборатории позволяют комплексно вести большую исследовательскую работу.

На атомном ледоколе «Ленин» всюду чувствуешь заботу о людях. Благоустроенная удобная каюта на одного или двух человек, комната отдыха, читальные залы, музыкальный салон — только короткий перечень тех помещений, где члены экипажа в свободное от вахты время могут отдохнуть, пополнить свои знания.

Недавно из сообщений газет я с радостью узнал, что атомный ледокол «Ленин» успешно прошел все государственные испытания и вступил в строй действующих кораблей ледокольного флота Советского Союза.

Счастливого плавания, мирный атом в Новом, 1960 году!

Ю. СМИРНОВ,
начальник радиоцентра.

КАЖДЫЙ ГОД СЕМИЛЕТКИ—

Энтузиаст стенной печати

Много лет отдал Виктор Сергеевич Добрых важному делу — работе в редакционных коллегиях различных стенных газет. Свой путь в «малой» печати он начал еще в 1935 году, когда он учился в летной школе. Из нее он вышел и умелым пилотом, и горячим энтузиастом-стенгазетчиком.

И где бы Виктор Сергеевич ни бывал, он неизменно свое свободное от работы время отдавал полюбившемуся делу. Один из первых командиров кораблей В. С. Добрых начал выпускать у себя в экипаже «рейсовые листки». Недаром его по праву считают одним из «основоположников» бортовой печати в Аэрофлоте.

Вот и сейчас, работая руководителем полетов в Челябинском аэропорту, Виктор Сергеевич Добрых много времени уделяет выпуску стенной печати. Он является редактором «боевого листка», выходящего в службе движения. Благодаря усилиям энтузиаста стенновка всегда выпускается красочно оформленной, целенаправленной, интересной.

Активное участие в общественной жизни помогает Виктору Сергеевичу улучшить и свою производственную работу. Недаром возглавляемая им смена считается одной из лучших в Челябинском аэропорту.

НА СНИМКЕ: руководитель полетов В. С. Добрых за выпуском очередного номера «боевого листка».

Авиаработники Урала! Помните: Безопасность полетов—это главное. Боритесь за четкую организацию летной работы!

ТАК ДЕРЖАТЬ!

Жить и трудится по-коммунистически стало девизом многих комсомольцев и молодых рабочих Свердловских ЛЭРМ.

Возьмем бригаду Анатолия Корчагина. Ребята здесь подобрались один к одному. Прежде всего, они хорошие квалифицированные специалисты и, кроме того, активно участвуют в общественной работе. А ведь это чудесно, если у человека разносторонние интересы. Мы ведь идем к тому, когда каждый будет не только хорошим специалистом, но и культурным, всесторонне развитым человеком.

Бригада эта вся молодежная. В ее составе один член партии, пять комсомольцев и один беспартийный. Из месяца в месяц они не только выполняют, но и перевыполняют плановые задания.

Не раз за отличную работу Анатолию Корчагину, Геннадию Орлянскому, Закиряну Таминдарову, Павлу Бабушкину, Володе Шмакову командование аэропорта выносило благодарность.

Выполняя заповеди бригад, борющихся за звание коллективов коммунистического труда, молодые авиатехники активно участвуют в общественной жизни. Так, члены бригады состоят в дружине по охране общественного порядка. Кроме того, А. Корчагин является членом комсомольского бюро ЛЭРМ, З. Таминдаров — групкомсоргом смены № 2, Г. Орлянский — членом комсомольского бюро ЛЭРМ и пионервожатым 8 класса в школе № 92. Валерий Лебедев — член комитета ВЛКСМ аэропорта; он — ответственный за бытовой сектор. П. Бабушкин совмещает производственную работу с учебой в вечернем университете марксизма-ленинизма.

Много есть интересного в общественной работе бригады. Ее члены установили тесный контакт со школьниками, учениками класса, над которыми они взяли шефство. Ребята через определенный период прямо на рабочем месте докладывают коллективу бригады о своих успехах в учебе, а члены бригады отчитываются о своих успехах в труде. Геннадий Орлянский организовал экскурсию учеников подшефного класса на завод «Уральские самоцветы». Он познакомил учеников с устройством киносъемочной камеры. Ребята вместе с ним засняли небольшой кинофильм и остались очень довольны.

Это лишь один эпизод, но и он может показать, как борются члены бригады Анатолия Корчагина за почетное право называться бригадой коммунистического труда.

Пожелаем им дальнейших успехов в работе в новом, 1960 году и от всей души скажем им: «Так держать!».

Н. МАКСИМЕНКО,
секретарь комитета ВЛКСМ Свердловского аэропорта.

Желания осуществляются

Провожая 1959 год, первый год великой семилетки, хочется вспомнить некоторые хорошие дела и радостные события в жизни нашей небольшой комсомольской организации.

Можно привести много примеров самоотверженного труда, возросшей активности членов коллектива в борьбе за выполнение производственного плана. Встречая декабрьский Пленум ЦК КПСС, коллектив 20 декабря завершил годовой план по всем видам воздушных перевозок.

В прошедшем году оживилась комсомольская жизнь в аэропорту. Мы приняли участие в смотре художественной самодеятельности, создана лыжная и стрелковая команды, хорошо работала шахматная секция. Комсомольская организация приняла в свои ряды молодежь, пришедшую к нам из школ. Один комсомолец принят в ряды КПСС.

Встречая новый, 1960 год, очень хочется, чтобы многие наши мечты стали явью: чтобы у нас началось строительство большого аэродрома, чтоб нашему коллективу успешно справиться с задачей по перевозке пассажиров, увеличивающейся по плану на 35 процентов, чтобы постепенно создавались условия для приема в Ханты-Мансийском аэропорту многоместных турбовинтовых самолетов.

Хочется большую и интересную работу, начатую ныне комсомольской организацией, поднять на такую высоту, чтобы наши комсомольцы были достойным резервом КПСС, активными строителями коммунистического общества.

А. ПЛУЖНИКОВ,
секретарь комсомольской организации Ханты-Мансийского аэропорта.

ПУСТЬ ПРИХОДИТ ГОД НОВЫХ УСПЕХОВ

Наш коллектив не обижается на старый год. Хороший был год. Мы его проводили еще в ноябре, когда завершили итоги годового производственного плана по всем показателям. В предновогодний день есть что вспомнить пилотам и авиатехникам, которые вложили свой труд, опыт и знания в общее дело коллектива, особенно молодым пилотам. Г. А. Силантьев, Ю. А. Синицин и В. И. Еремкин пришли в коллектив после окончания летного училища и сейчас самостоятельно выполняют полетные задания по местным воздушным линиям. А трассы у нас длинные и сложные, каждый полет в итоге дает от 4 до 8 часов производственного налета.

Пилоты В. А. Савичев и А. С. Лиханов освоили новый для них самолет, сейчас оба — санитарные летчики. А. С. Лиханов, как пилот третьего класса, освоил полеты вне трасс и уже имеет право подбора площадок с воздуха.

Освоили вертолет и вернулись с учебы авиатехники тт. Шестаков и Крохалев. Учатся летать на вертолете, лучшие пилоты коллектива Л. И. Филиппов и Г. И. Кутков. Пилоту Г. В. Патрушеву присвоен третий класс.

А разве забудут пилоты А. П. Стихин и В. Н. Шабашов успехи своего первого сезона по патрулированию лесов от пожаров, или пилот Г. Я. Золотарев, выполнивший в первый раз авиационно-химические работы? Им было оказано доверие работать самостоятельно на оперативной точке в отрыве от базы, и они его оправдали.

Много всего времени уделяет выпуску стенной печати. Он является редактором «боевого листка», выходящего в службе движения. Благодаря усилиям энтузиаста стенновка всегда выпускается красочно оформленной, целенаправленной, интересной.

Активное участие в общественной жизни помогает Виктору Сергеевичу улучшить и свою производственную работу. Недаром возглавляемая им смена считается одной из лучших в Челябинском аэропорту.

НА СНИМКЕ: руководитель полетов В. С. Добрых за выпуском очередного номера «боевого листка».

Нет, такое не забывается!

Много нового нашему коллективу несет 1960 год. Уже известно, что увеличенный объем почтовых перевозок потребует открытия дополнительных линий. А значит, больше трудящихся отдаленных районов Свердловской области будут получать газеты в день их выхода. Патрулировать леса от пожаров будем на новой, более совершенной материальной части, оборудованной специально для этого вида работ.

Готовятся к повышению своей летной квалификации и пилоты: В. А. Савичев, В. Н. Шабашов, Г. Я. Золотарев, Н. С. Ладейщиков и А. И. Вшивцев. Имея третий класс, они будут выполнять более сложные виды работ по специрменениям авиации.

В ногу с жизнью идут наши люди.

Пусть приходит Новый год — год новых успехов в труде и жизни коллектива.

А. МЕЗЕНЦЕВ,
командир летного коллектива.

Умелый специалист

Умелым специалистом, хорошим товарищем по праву считается старший авиатехник Березовского аэропорта Николай Петрович Грибков. Высококачественно обслуживая материальную часть, он охотно передает свой богатый практический опыт молодым авиаработникам. Н. П. Грибков пользуется в коллективе заслуженным уважением.

На снимке: старший авиатехник Н. П. Грибков проверяет отстой горючего.

Очерк

ТАКОВА

Уйдя на пенсию по состоянию здоровья, Иван Афанасьевич Булатов первое время чувствовал себя, как говорится, «не в своей тарелке». Вся его жизнь была связана с авиацией, с полетами, а тут вдруг все оборвалось. Ничего не скажешь — немало он налетал за свой век, немало перевозил пассажиров и грузов. Было в его летной жизни много хорошего...

Но ведь то «было», а теперь?... Куда же теперь? Не сидеть же в его годы (подумаешь годы — пятый десяток!!) — без дела. Работу, правда, предлагают, да все не то... Вот разве пойти диспетчером в службу движения... Эта мысль ему понравилась.

— А что, — говорил он вечером жене, — ведь работал же я раньше диспетчером — справлялся. Неужели сейчас не получится?! Опыт летной работы у меня большой. А это ведь для диспетчера главное. Вот завтра же поеду в Свердловский аэропорт, встречусь со старыми друзьями-диспетчерами, посмотрю день-два на их работу, да и присоединюсь к ним!

...Выйдя из вагона на Свердловском вокзале, Иван Афанасьевич заспешил на остановку троллейбуса: от вокзала до аэропорта хоть и недалеко — «рукой подать», а добираться на троллейбусе да автобусе верных два часа! Вдруг его остановил голос диктора, раздавшийся из репродуктора:

— Внимание! Вертолет по маршруту вокзал—аэропорт отправляется через пять минут с крыши вокзала: Повторяю: вертолет...

«Да это же замечательно: сесть минут полета и — на месте» Действительно, через несколько минут Иван Афанасьевич расспрашивал у работников аэровокзала, как ему пройти в службу движения.

У дверей пятиэтажного здания он столкнулся с солидным мужчиной, показавшимся ему знакомым.

— Ба! Валентин Дмитриевич! Да тебя и не узнать! Вот только усы все такие же: по усам и узнал! Здравствуй, здравствуй! Сколько лет, сколько зим! Не узнаешь? Неужто не узнаешь?!..

— Гм! Гм! Мы где-то встречались... Гм. Гм!.. Булатов? Иван... Нет забыл, — чеевич ты, ведь уже лет двадцать прошло с тех пор, как ты ушел от нас:::

— Тринадцать! Тринадцать лет прошло! Вот хочу познакомиться с работой, да и, может, опять, к вам попрошусь. На пенсии я.

— На пенсии? Ну, поздравляю! А работники нам нужны. Вечно диспетчеров не хватает. Помнишь, как тринадцать лет назад не хватало, так и теперь: Правда, из института службы движения нам каждый год присылают по нескольку инженеров-диспетчеров, но все равно мало. Сам понимаешь пятичасовой рабочий день да, кроме того, постоянно 4—5 человек находятся на курсах — новую технику изучают. Я сам только месяц назад вернулся с двухмесячных курсов...

Разговаривая, они вошли в здание, поднялись по лестнице на второй этаж.

— Ты хоть расскажи мне, где у вас АДС, где РДС?

— Пожалуйста! Я ведь тебя специально по лестнице повел — хочу кое-что показать. А то бы на лифте поднялись. На первом этаже и вон там, в подвале, у нас расположена аппаратура. Людей тут почти нет — управление все дистанционное. Сама служба движения занимает четвертый и пятый этажи.

— А ты теперь кем работаешь?

— Старший диспетчер средней зоны.

— Какой такой «средней зоны»?

— Ах, да! Ты ведь не знаешь... Тебе все сначала надо рассказывать. С чего бы начать? Да, так вот: вся территория Советского Союза разбита на пять зон. Это так называемые большие зоны. Диспетчера большой зоны руководят движением самолетов на высоте 15 километров и выше. Большая зона делится на 3—5 средних зон. Диспетчера средней зоны руководят движением на высоте от 6 до 14 км. Средние зоны делятся на малые зоны. Заходи сюда, здесь как раз и работает диспетчер средней зоны.

Они вошли в просторную комнату. Почти половину ее занимали щиты с аппаратурой, расположенные полукругом у центрального пульта. За центральным пультом сидел диспетчер.

— Сколько в зоне самолетов? — спросил его Валентин Дмитриевич.

— Тридцать пять,— последовал короткий ответ.

— Резерв подготовили?

— Да. До номера 60 готовы, но 5 из них в ремонте.

— Хорошо, продолжайте!.. Не будем ему мешать.

В комнате воцарила тишина. На пультах и табло вспыхивали и гасли разноцветные лампочки, тускло мерцали несколько десятков светопланов.

Иван Афанасьевич невольно вспомнил старую РДС и вечный шум, без которого, казалось, и работать невозможно. Два диспетчера, метрист, десять радиооператоров старались перекричать друг друга. Духота была такая, что «хоть топор вешай» — не помогали ни вентиляторы, ни настежь открытые окна. В конце смены он всегда уходил с работы с головной болью...

Воспоминания прервал голос из динамика: «Средняя-2, докладывает Челябинск!»

— Я средняя-2, слушаю, Челябинск! — ответил диспетчер, нажимая какую-то кнопку и поворачиваясь к расположенному слева экрану. Экран вспыхнул и на нем появилось изображение человека.

«Телевизор! — догадался Иван Афанасьевич — А на экране челябинский диспетчер. Ловко!».

Человек на экране доложил:

— 989123 к вылету на Москву готов. Прошу номер проводки.

— Взлет — 09 часов 47 минут; номер проводки 26.

— Понял: 09-47, номер 26.

Экран погух. Диспетчер отдал кому-то распоряжение: «Включить номер 26, трасса 5, высота 13000, прибыть в Москву в 11 часов 00 минут».

— Я что-то ничего не пойму, — обратился Иван Афанасьевич к старому товарищу. — Почему же он не дает команды самолетам?

— Команды самолетам дают автоматы. Вот на этих щитах установлено 100 автоматов по проводке самолетов. Зайдем в соседнюю комнату и я тебе расскажу, как они действуют.

За дверью оказалось нечто вроде комнаты отдыха, и они уселись в удобные мягкие кресла.

— Видишь ли — продолжал Валентин Дмитриевич, — самолеты сейчас летают настолько быстро, что диспетчер, даже самый опытный и расторопный, не успевает следить за всеми машинами. Теперь этим занимаются автоматы. Диспетчер же только руководит их работой. Вот, например, сейчас из Челябинска на Москву вылетел самолет. Его автопилот включен и работает на частоте нашего «автомата проводки» № 26. Диспетчер дал автомату задание провести самолет по трассе № 5, а это значит из Челябинска в Москву, на высоте 13000 метров, с расчетом прибытия в Москву в 11-00. Автомат это задание выполнит.

— Непонятно, как же он это сделает?

— Слушай. Как только в Челябинске самолет взлетит, т. е. оторвется от земли, на нем сразу же сработает специальное устройство, которое сообщит нашему автомату № 26 все необходимые данные — тип самолета, режим работы двигателей, полетный вес, температуру наружного воздуха, барометрическое давление и т. д. По мере изменения этих данных (например меняется температура с подъемом на высоту) автомату сообщаются эти изменения. Анализируя все полученные данные на специальном счетно-решающем устройстве, автомат № 26 производит расчет полета и дает команду автопилоту. Начиная с высоты 6 километров, автопилот выполняет команды только автомата проводки № 26. В дальнейшем автомат следит, как выполняются его команды и как оправдываются расчеты. Если окажется, что расчеты не выполняются, автомат производит новые расчеты (а считают они у нас быстро — за 3—5 секунд) и дает новые команды. В общем можно быть уверенным, что самолет в 11-00 в Москве будет!..

— А со встречным он не столкнется?

— Нет. Во-первых, каждый автомат имеет программу по обеспечению безопасности полетов, во-вторых, все автоматы работают в контакте друг с другом, они взаимно один другого информируют. Автомат рассчитывает на полчаса вперед с точностью до 10 километров по расстоянию и 20 секунд по времени будущее положение самолета и, если окажется, что по расчетам автоматов два или несколько самолетов, следующих на одинаковой высоте, автоматы поднимут тревогу и перед диспетчером загорятся красные сигнальные лампочки. Это приводит к тому, что в дальнейшем приходится менять весь расчет полета, вплоть до изменения расчетного времени прибытия. А автоматы настроены так, что «не терпят» изменения расчетного времени прибытия, и диспетчеру в этом случае приходится брать руководство на себя. Поэтому диспетчера стараются «не волновать» автоматы и заранее предотвратить возможные опасные сближения, или изменяя эшелон, или назначая обходной маршрут.

— Ага! Все же ваши автоматы без диспетчера не могут работать!

— Ну, это как считать... Ведь угроза сближения возникает не потому, что автоматы плохо руководят, а потому, что диспетчер дает им такое задание, в ходе выполнения которых и возникает угроза сближения. Автоматы сигнализируют об ошибке диспетчера!

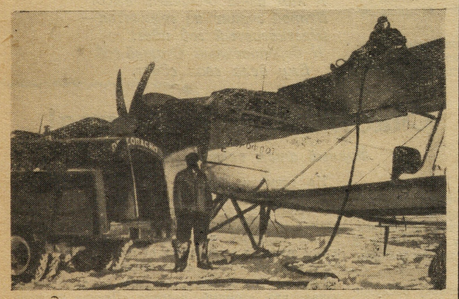
— Ты я вижу, считаешь автоматы умнее человека...

— Нет, конечно! Автомат — это машина, и как всякая машина он создан умом человека и подчиняется ему. Вот в этих же автоматах мы многое усовершенствовали сами. И дальше будем их усовершенствовать. Так что главное — это человек...

* * *

Приведенная выше картина вполне может иметь место через несколько лет, примерно, в 1967 году — втором году второй семилетки. В ней (картине) на мой взгляд, нет ничего нереального, фантастического. Ведь таковы темпы нашего советского развития, нашей поступи во Времени!

В. МАРТЮШЕВ,
начальник Свердловской ГРДС.



Несмотря на суровые морозы, четко трудятся авиаработники Салехардского аэропорта, обслуживая базирующиеся и производящие сейчас там посадку самолеты Ил-12, Ли-2, Ан-2, Як-12 и вертолеты Ми-4. Благодаря самоотверженной работе авиатехников, авиамотористов все воздушные машины обслуживаются в срок.

На снимке: авиатехники Салехардского аэропорта готовят к полету самолет Ан-2. **Фото пилота Д. Палина.**

НОВЫЙ ШАГ К КОММУНИЗМУ!

Самолет Ил-18 в Свердловском аэропорту

Вот что обсудит профсоюзный актив

5 января 1960 г. открывается XI Уральская территориальная конференция профсоюза авиаработников, которая обсудит не только итоги двухлетней работы территориального комитета, но и задачи профсоюзной работы в условиях борьбы за осуществление семилетнего плана развития народного хозяйства СССР на 1959-65 гг.

За истекший 1959 год авиаработники Урала внесли свой достойный вклад в дело выполнения семилетки. Летчики подразделения, где командиром И. Е. Спицина, хорошо поработали в сельском хозяйстве и могут с законной гордостью считать себя участниками борьбы работников сельского хозяйства Свердловской области за выполнение задач, поставленных перед трудящимися области, достижения которых ныне высоко оценены партией и правительством — область награждена орденом Ленина. Немалые успехи имеют авиаработники Курганской, Пермской, Челябинской, Тюменской областей. Этим успехам способствовала кропотливая работа, проводимая начиная профорганизациями под руководством партийных организаций.

Делегаты конференции безусловно подвергнут критике имеющиеся недостатки в нашей работе и помогут наметить пути, идя по которым наши профорганизации будут еще активнее участвовать в выполнении задач, поставленных XXI съездом КПСС.

Конференция явится трибуной обмена опытом работы профсоюзных организаций авиаработников Урала и завершится семинарами председателей, казначеев местных комитетов.

В. КИЗИКОВ,
председатель Уральского теркома профсоюза авиаработников.

Грамотная эксплуатация новой авиационной техники—залог успешного выполнения производственных заданий в наступающем году

Это нам предстоит сделать в 1960 году

Большой объем работ предстоит выполнить личному составу Уральской отдельной авиагруппы ГВФ в 1960 году. Согласно семилетнему плану развития гражданской авиации на Урале, в предстоящем году значительно возрастут показатели по основным видам воздушных перевозок.

Увеличение производственного плана 1960 года против фактического выполнения заданий 1959 года составит: по тонна-километрам — на 26 процентов и достигнет 41900 тысяч, по перевозке пассажиров на 38 процентов и достигнет 630.000 пассажиров, по перевозке грузов—на 31,5 процента и достигнет 45.000 тонн, по налету часов, приведенных к Ан-2—на 22 процента и достигнет 61630 часов, по перевозке почты—на 125 процентов и достигнет 6200 тонн.

Объем авиахимических работ в тысячах гектаров остается на уровне фактического выполнения 1959 года.

В. ПЕРЕПЕЛКИН, начальник планового отдела Уральской авиагруппы.

Время дерзаний

С новым счастьем, друзья!
Всюду тосты слышны
новогодние
И пылают соцветья
веселых огней.
Кто сказал,
Что сегодня —
погода холодная?!
В мире стало теплее.
Так споемте о счастье
дружней!
В новый год трудовой
Мы идем без унынья:
— Здравствуй, время дерзаний
И новых побед.
Одолели в полете высоты
орлиные,
Час настанет —
Достигнем далеких планет.
Богатеет наш край,
Крепнет гордая сила
державная.
Знамя мира
Горит над московским
Кремлем.
Об Отчизне любимой
Разносится песня
заздравная
В небесах и морях,
И за праздничным
шумным столом.

В. МИЛЮТИН.

ПОВЫШАЯ КУЛЬТУРУ ОБСЛУЖИВАНИЯ

Коллектив Свердловского городского агентства воздушных сообщений, как и весь советский народ, в этом году многое сделал по выполнению плана первого года семилетки.

Кассиры горагентства неоднократно выезжали на предприятия Свердловска, Первоуральска, Ревды и Каменска-Уральска для оформления приема груза на месте и сдачи его в аэропорт. Была организована продажа авиабилетов с доставкой на дом. Следует отметить оперативную и культурную работу диспетчера по бронированию З. И. Патраковой. Работники справочного бюро Е. Ф. Воронкова и Н. А. Якушина, решив стать квалифицированными телетайпистами и машинистками, изучают телетайп СТ-34 и пишущую машинку.

Проведена большая рекламная работа. Издано и распространено среди населения пять листовок тиражом 150 тыс. экземпляров, выпущено большими тиражами 6 афиш и 14 реклам. Туринская спичечная фабрика изготовила 20 миллионов коробков спичек с «аэрофлотовскими» этикетками.

Часто передавались по радио и печатались в местных газетах наши объявления и рекламные материалы о работе Свердловского аэропорта. Все это способствовало еще большему привлечению пассажиров, грузо-багажа на самолеты и позволило Свердловскому аэропорту выполнить государственный план по первоначальной отправке пассажиров к 18 декабря, а по общему тонажу — 23 декабря.

Большие задачи стоят перед городским агентством Аэрофлота в 1960 году. Наш коллектив уверен, что успешно и в срок справится с ними.

М. КОЧУРОВ,
начальник горагентства.

ЛЮДИ РАСТУТ В КОЛЛЕКТИВЕ

В конце года, как это у нас водится, в каждом коллективе подводятся итоги работы. Обсуждают, кто как работал, кто повысил свою квалификацию и прочее.

Есть о чем вспомнить летному коллективу самолетов Ан-2 Тюменской авиагруппы. Прошедший год был годом напряженной, поистине творческой работы. Тысячи пассажиров перевезли, десятки тонн грузов доставили в труднодоступные места. И в этой напряженной борьбе за досрочное выполнение государственного плана росли люди коллектива, повышалось их летное мастерство.

Хорошо работали в нынешнем году молодой командир звена В. С. Тишин, командиры самолетов Ан-2 В. Г. Похлебаев, Б. Е. Андреев, П. Е. Румянцев, Д. П. Тирлаков, А. А. Мешков, вторые пилоты А. А. Литвинов, А. И. Горбунов, Н. Г. Карпов и другие пилоты, который своим самоотверженным трудом, соблюдая правила производства полетов, во многом обеспечивали успех дела.

Только за последнее время большая группа пилотов прошла ввод в строй или сейчас вводится в строй в качестве командиров самолетов Ан-2. Это Г. М. Губарев, Н. И. Суховерков, И. Н. Лыков и Ю. Т. Балуков. Летая вторыми пилотами, они показали хорошие знания, высокую дисциплинированность, умение ориентироваться в сложной обстановке и быстро принять нужное решение, а главное — четкое выполнение всех наставлений, регламентирующих безопасность полетов.

А. ПЕТРОВ.

В суровых условиях Севера отлично трудится на своем посту авиамотерист Ханты-Мансийского аэропорта Федор Уряшев. Материальная часть обслуженных им самолетов всегда работает безотказно. Командование подразделения работу Ф. Уряшева всегда ставит в пример остальному личному составу.

Вступая в 1980 год

Итак, друзья, мы на пороге Нового 1980 года! Как и всегда, каждый из нас уверенно глядит в будущее, ждет от нового года новых радостных и хороших событий, ждет исполнения задуманных желаний. Не сомневаясь в том, что все эти мечты обязательно сбудутся, мы, вместе с тем, хотим взглянуть, с какими итогами пришли авиаработники Урала к 1980 году — второму году четвертой семилетки.

Вы, конечно, знаете, что Свердловский аэрокосмопорт за прошедшие двенадцать месяцев продолжал расти во всех отношениях. Но самое главное — это рост наших замечательных кадров. Вот только вчера, в канун Нового года, из Главного управления Межпланетных сообщений пришел приказ о допуске к самостоятельным полетам командира атомолета Василия Петровича Семенова. Вот слышите, автоматический диктор объявляет по радио:

— Граждане пассажиры! Начинается посадка на атомолет Ла-108, следующий рейсом 0024 по маршруту Земля—Луна—Марс. Выход на перрон разрешается только в сопровождении кибернетического дежурного по аэровокзалу!

Это объявлена посадка на космический корабль, который в первый самостоятельный рейс поведет Василий Петрович. Помнится, как двадцать лет назад, в 1959 году, он начинал летную работу на маленьком легкокрылом самолете Як-12 в Уктусском подразделении. А сейчас ему доверено водить передовую космическую технику. В. П. Семенов уже полностью прошел предполетную подготовку. Он готов к полету в космос.

Астроштурман Г. И. Сухарев тоже уже закончил свою часть работы. Ему осталось только заложить сделанные им с помощью электросчетной машины ЭСМ-85 расчеты в аппаратуру программного управления ракетой. Второй пилот Петр Гуляев тем временем руководит работой вертолета-погрузчика. Этим рейсом на Марс должны быть доставлены детали мощного шагающего экскаватора ЭШ-300, изготовленного на Уралмашзаводе и предназначенного для углубления марсианских каналов. И сейчас производится погрузка этого оборудования.

Приближается минута старта. В уютных откидных креслах заняли свои места пассажиры. Среди них мы видим и группу работников СМУ-8, которые летят на Луну. Там им предстоит принять участие в строительстве памятного обелиска, который должен быть сооружен в районе «морей» Ясности, Спокойствия и Паров, в ознаменование прилунения второй советской космической ракеты 14 сентября 1959 года. Всего лишь два года назад наши археологи закончили раскопки на этом месте и нашли, наконец, доставленный вторым «лунником» вымпел. А в ноябре нынешнего года в Москве, как вы знаете, состоялся конкурс проектов памятного обелиска, лучший из которых был принят жюри конкурса к 62-й годовщине Великого Октября и утвержден для строительства.

Удобно располагаясь в креслах, пассажиры весело переговариваются между собой, шутят:

— Когда будем пролетать мимо Млечного Пути, просьба звезд с неба не хватать!

— А где лучше купаться: в Южном море, в море Мечты или в море Волн?

★

Репортаж из будущего

★

— Кстати, если будете прыгать с берегового обрыва, не забудьте надеть костюм...

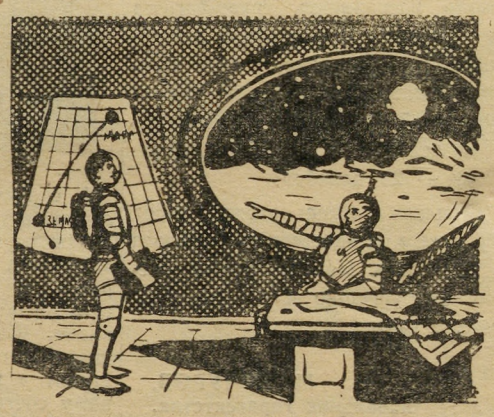
— Купальный?

— Нет! Космический...

Пока мы с вами занимались «небесными» делами, много интересных событий развернулось и здесь, на родной нашей матушке-Земле. Из Кургана в Свердловский аэрокосмопорт прибыл новый пассажирский вертолет Эр-4, специально предназначенный для местных воздушных линий. Он всего лишь за 30 минут доставил сюда 85 человек, которым предстоит дальнейший путь— кому по воздуху, кому в безвоздушном пространстве.

Надо отметить, что к моменту прилета Эр-4 летное поле начало затягивать туманом. Чтобы устранить это нежелательное метеоявление, руководитель полетов дал указание включить оборудование углекислотных батарей. Выбросив в воздух, на высоту 500 метров, свой заряд, установка за пять минут полностью очистила аэрокосмодром от тумана.

Это было весьма кстати, так как на подходе к Свердловску был уже и скоростной воздушный лайнер Ту-1104, следовавший из Салехардского аэропорта. К его приему все было готово: личный состав дежурной смены службы движения выделил для посадки машины ВПП № 6, включил также систему «Планета», осуществляющую автоматический завод и снижение реактивного самолета до 2 метров над бетоном.



Штурман! Готовьте полетные карты на Марс. Через два часа отправляемся в рейс.

...Когда самолет остановился у края полосы, к его входной двери протянулся трап-эскалатор. Прибывшим из Салехарда пассажирам нужно было сделать только два-три шага, а там их уже подхватил подземный пешеходный транспортер и через 15 секунд вынес их на поверхность у величественного здания нового аэровокзала. Ажурная эмблема Астрофлота, украшавшая его прозрачный шпиль, ярко горела на 150-метровой высоте.

В шаре, служившем основанием для эмблемы, в это время происходил важный разговор. Диспетчер земного КДП Василий Михайлович Варганов связался с бортом сверхзвукового стратосферного ракетоплана Ту-1114 и запросил:

— Сообщите вашу высоту и скорость!

— Высота — 18 000 метров, скорость — 2,5 М, — немедленно доложил автоответчик.

Тогда диспетчер включил командную радиотелесвязную станцию. И тотчас же перед ним на экране установки появилось лицо командира корабля.

— Как самочувствие пассажиров и экипажа? — спросил Василий Михайлович.

— Отличное! Пассажиры только что закончили ужин и сейчас готовятся вторично встречать Новый год. Ведь они уже один раз поднимали бокалы во Владивостоке, а теперь собираются то же самое сделать в столице нашей Родины — Москве.

Ну, счастливо. С наступающим! А мне пора: нужно приготовиться к посадке — ведь через сорок минут Москва...

Этот разговор оказался очень кстати. Он напомнил, что и мне пора. То, что я сейчас рассказал вам, наши дорогие читатели, я должен изложить теперь в «письменной форме». В моем распоряжении всего два часа. Очередной номер «Авиатора Урала» ждет этого материала. И нельзя задержаться ни на минуту: ведь с Нового 1980 года газета «Авиатор Урала» будет выходить ежедневно на четырех больших полосах. Так что надо спешить.

...Новогодняя ночь опускается над летным полем. Напряженной, кипучей трудовой жизнью живет Свердловский аэрокосмопорт. Ведь авиация стала основным видом пассажирского транспорта. В свете ярких прожекторов один за другим взлетают и приземляются длинные серебристые самолеты, двухэтажные вертолеты, стремительные ракетопланы и богатыри-атомолеты. Название пассажирских маршрутов Земля—Луна, Земля—Юпитер, Земля—Венера, Земля — Марс стали такими же привычными, как когда-то двадцать лет назад были маршруты Свердловск — Москва, Свердловск — Ленинград и Свердловск — Адлер.

Сказка стала действительностью!

В. УРАЛЬЦЕВ.

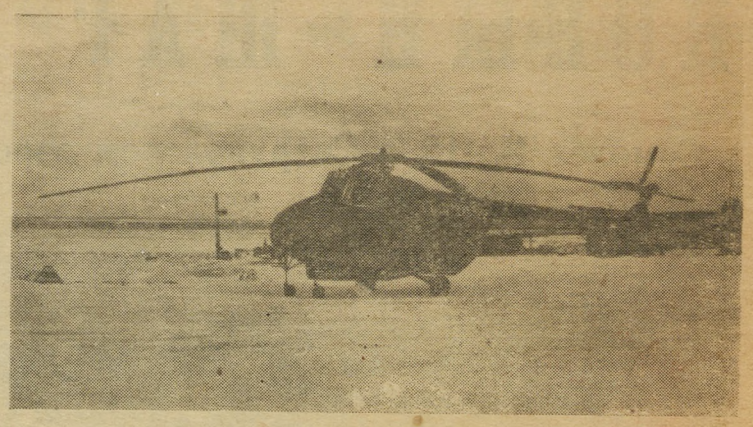
Говорят читатели

Авиаработники справят новоселье

Коллектив строительно-монтажного управления № 8 подготовил хороший новогодний подарок работникам Свердловского аэропорта. На днях строители предъявили портовской комиссии новый трехэтажный жилой дом на 36 квартир. Скоро семьи авиаработников справят в нем новоселье.

Стремясь закончить отделочные работы по дому в срок, хорошо потрудились бригады маляров А. Е. Немцова, электриков Н. Ф. Бадарова, сантехников П. Г. Куприянова.

В. КОМАРОВ, главный инженер СМУ-8.



Далеко на Севере работают неутомимые винтокрылые труженики — вертолеты Ми-4, оказывая большую помощь людям в освоении суровой природы. Обслуживание геологоразведочных и аэрофотосъемочных партий, доставка в труднодоступные места различных грузов — вот некоторые работы, которые приходится выполнять на этих машинах.

На снимке: вертолет Ми-4 на посадочной площадке

Фото пилота Д. Палина.

Новые стихи из цикла

«И СОКРАЩАЮТСЯ БОЛЬШИЕ РАССТОЯНЬЯ»

Крылатый человек

Первый взлет!
Каков он летный почерк?
Как оценят труд
Учителя?
Прямо к солнцу
Взвиться сердце хочет,
По особому видна земля.
Для тебя
Открыло небо дали,
А для многих
Ты его открыл.
Гром войны,
На фронт тебя призвали
К партизанам курс,
в фашистский тыл.
Испытанный тяжкий год,
В котором
Отводил ты от друзей
Беду.
Хорошо,
Что с ветром и мотором
Летчик был
В согласьи и ладу.
Чувство локтя, —
Кто его не ведал,
Тот не знает
Высшей красоты.
Не ему ль
Обязана победа
Приносить
Весенние цветы,
Зоркий летчик,
Он всегда на страже,
Он не будет
Избегать атак,
Даже если
Рана в фюзеляже
И пробит
С горючим бак.
Всей земле
Грозила катастрофа,
Но спасли планету
Родины сыны.
Ты в Москву примчал
Из Темпельгофа
Весть
Об окончании войны.
Ждут тебя
Далекие столицы —
Лондон, Прага,
Дели и Париж...
Ты в цветах
Спокойный, смуглолицый,
Среди пылкой юности
Стоишь.
И опять
Поля Узбекистана,
Склоны гор
Уральские сады,
И опять
Летаешь неустанно
В те края,
Где нет еще воды.
Под крылом
Величие Сибири,
Рек могучих
Синие струи,
И степей
И океанов шири —
Где б ни сел —
Везде друзья твои.
На мальчишек
Смотришь ты прищурясь.
Запускают весело модель.
В жизни им
Не страшны будут бури,
Впереди у них
Большая цель.

В полете

На высоте семь тысяч
девятьсот
Тебе письмо пишу, моя родная.
Оно твой дом и дверь
твою найдет,
В пути далеком время
обгоняя.
Под крыльями клубятся облака,
Там целина покрыта
пышным снегом.
Мы зорко смотрим
в новые века,
Мир удивив невиданным
разбегом.
Знай, прилечу я раньше,
чем письмо,
Запомнив гор и областей
названье.
Любви навстречу время
здесь само
Сегодня сокращает
расстоянья.
На крыльях мы несем
голубизну,
Я за ее спокойствие в ответе.
Люблю тебя за то, что всю
страну
Являешь ты в певучем
разноцветьи.

М. ЛЕВАШОВ.

Молодежь — к спорту!

АВИАРАБОТНИК ДОЛЖЕН БЫТЬ СИЛЬНЫМ, ЛОВКИМ, ВЫНОСЛИВЫМ!

НС46969. Заказ № 16309. Редактор В. А. ДЕБЕРДЕЕВ.

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