

Авиарботники  
Урала!  
Шире размах  
социалистического  
соревнования в честь  
40-летия  
Аэрофлота!

# Авиатор Урала

№ 2 (1211).  
СРЕДА,  
9 ЯНВАРЯ  
1963 г.  
Год издания  
XX

ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА  
УРАЛЬСКОГО ТЕРРИТОРИАЛЬНОГО УПРАВЛЕНИЯ ГВФ  
И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

## КУРС — НА УЧЕБУ!

Появление тяжелых реактивных самолетов на трассах нашей страны предъявляет новые требования к летно-подъемному составу, в том числе и к штурманскому. Большая протяженность маршрутов, огромные высоты и скорости требуют в интересах безопасности высокого мастерства самолетовождения и выдерживания заданных режимов.

Штурман, имея на борту все необходимые средства самолетовождения и предупреждения опасных явлений, обязан постоянно быть в курсе выполнения полета. В любую минуту он должен быть готовым доложить экипажу о создавшемся положении.

Для того чтобы быть настоящим штурманом, надо отлично разбираться в астронавигации и теории гироскопов, картографии и матчасти самолета, метеорологии, радиолокации и многом другом. «Штурман — мозг корабля» — эта давнишняя поговорка не только не утратила своего смысла, но, наоборот, приобретает еще большее значение в наши дни.

В авиатранспортном подразделении за последние годы вырос ряд грамотных штурманов, мастеров своего дела. К числу их прежде всего надо отнести тт. Васева, Юдочкина, Шумкова, Воинова, Воронова. Так, тов. Юдочкин, в недалеком прошлом летчик ВВС, в настоящее время успешно справляется с задачами дальней навигации. В этом ему помогает не только опыт прежних лет, но и отличные знания, полученные в ШВЛП, стремление совершенствовать свое мастерство.

Говоря о точности самолетовождения как об одном из условий безопасности полетов, нельзя не отметить, что это достигается не только всесторонним использованием автономных, но и неавтономных средств. Преимущество при этом должно отдаваться автономным средствам, так как только они обеспечивают наибольшую точность определений.

В связи с этим вызывают удивление записи в бортовых журналах некоторых штурманов. Там нет ни слова о данных, определенных с помощью бортового радиолокатора, навигационного исчислителя, путем визуального наблюдения — преобладают данные о месте нахождения самолета, полученные с земли. Поневоле складывается впечатление, что не

Как можно сокращать время нахождения в пути? Здесь, безусловно, готовых рецептов нет. В каждом отдельном случае штурман и весь экипаж в целом должны творчески подходить к делу.

Возьмем для примера маршрут Свердловск—Адлер. Общее его расстояние 2340 км. Штитуемое время 3 часа 45 минут, а время по расписанию с учетом встречных ветров 4 часа 05 минут. Однако, анализируя ветры по высотам и по маршруту, по их встречным составляющим, приходишь к выводу, что полет до Куйбышева на эшелоне 7000 метров и от Куйбышева на 9000 метрах сокращает путевое время на 15—20 минут. А это повышение производительности труда на 400 единиц и соответственно повышение плана на 2—3 процента!

Но не только изменением эшелона можно сокращать путь. Часто на трассе полета отсутствуют самолеты и тогда с разрешения пролетаемых аэропортов и аэродромов можно «выпрямлять» трассу. Так, на участке Волгоград—Минеральные Воды полет по «прямой» дает экономию времени порядка 10 минут.

Из приведенных примеров видно, как влияет сокращение путевого времени на производительность труда и, следовательно, на снижение себестоимости перевозок. Точность выдерживания маршрута, умелое использование эшелонов, грамотный заход на посадку — вот условия повышения производительности труда — главного показателя нашей работы.

**И. ШУНЕЕВ,**  
штурман корабля Ил-18  
авиатранспортного  
подразделения.

### Трибуна передового опыта

Штурман корабля выполняет полет, а диспетчер обзорного локатора.

Некоторые экипажи мешают ведению важной связи с бортами бесконечными запрашиваниями о месте самолета. Случается это иной раз буквально в 100 км от КПТ, когда работают привода локатора, видна земля.

Слов нет, контрольное место нужно запрашивать при выходе из зон АДС, ГРДС и тем более тогда, когда штурман сомневается в правильности выхода, но мешать другим бортам, засорять эфир ненужными запросами — это просто недопустимо для штурмана. Такой штурман, попадись он в сложные условия полета, когда «земля» не «подсказывает», просто не справится со своими обязанностями.

**ВАЖНОЙ** задачей для работников Аэрофлота является обеспечение регулярности полетов и снижение себестоимости перевозок. Снижение себестоимости перевозок — это прежде всего: максимальная коммерческая загрузка самолета, ликвидация задержек в аэропортах, минимальное путевое время при выполнении рейса. Надо сказать, что последнее условие — сокращение путевого времени — наиболее тесно связано с самолетовождением.

### По Аэрофлоту

#### НОВЫЕ АВИАЛИНИИ

##### Минск — Свердловск

Из первого рейса по новой авиационной линии Минск—Свердловск возвратился лайнер Ан-10. Из столицы Белоруссии проложена длинная заоблачная трасса к индустриальному сердцу Урала. Путь до Свердловска занял 3 часа 18 минут.

##### Москва — Хабаровск

Воздушная дорога от Москвы до Хабаровска — самая большая в стране беспосадочная трасса. Эту популярную авиалинию вот уже почти два года обслуживают 170-местные самолеты Ту-114. Между столицей и городом на Амуре они совершали зимой по одному рейсу в день. С 5 января Аэрофлот увеличил

количество рейсов на этой трассе. Воздушный гигант Ту-114 совершает теперь еще 3 рейса в неделю.

«Правда».

##### Москва — Вильнюс

25 декабря в 10 часов утра с Внуковского аэродрома поднялся самолет Ту-124 и взял курс на Вильнюс. Пилотировал самолет экипаж под командованием тов. Денисова.

На борту самолета — руководящие работники Аэрофлота, Московского управления транспортной авиации ГВФ, представители центральной и республиканской печати, радио и телевидения.

Этот технический рейс кладет начало регулярным полетам с пассажирами по новой трассе Москва—Вильнюс.

С высоким качеством обслуживает материальную часть авиатехник Тюменского аэропорта Анатолий Михайлович Кондышев.

Более десяти лет трудится он в этом коллективе. Сейчас А. М. Кондышев готовит новые трудовые подарки Родине к 40-летию Аэрофлота.

На снимке: авиатехник Тюменского аэропорта А. М. Кондышев готовит самолет к предстоящему рейсу.

Фото  
Л. ЕФИМОВА.



### ЛЕТОПИСЬ ТРУДОВОЙ СЛАВЫ

В кабинете заместителя командира Пермского подразделения по политчасти И. С. Воробьева многие обращают внимание на необычного формата книгу в массивном переплете.

Переворачиваем первую страницу. На фоне алого знамени большой портрет Ильича, а на странице слева от портрета тисненые золотом слова: «Коммунизм начинается там, где появляется самоотверженная, преодолевающая тяжелый труд забота рядовых рабочих об увеличении производительности труда».

Кто же из пермских авиаторов достоин чести быть занесенным в Книгу почета? Со следующей страницы смотрит мужественный худощавый человек средних лет. Это — командир самолета Ан-2 Владимир Иванович Кожевников. Лаконичная запись, конечно, не может раскрыть полностью всех замечательных качеств этого летчика, хорошего товарища и образцового коммуниста. Его, члена партийного бюро подразделения, знают не только как отличного мастера авиахимработ, но и как скромного, отзывчивого человека. Владимир Иванович Кожевников по праву занимает в Книге почета место правого флангового Пермского подразделения УрТУ ГВФ.

На страницах летописи трудовой славы пермских авиаторов мы встретились и с пилотом са-

молета Як-12 Анатолием Степановичем Беловым. Этот молодой летчик одним из первых в подразделении был удостоен звания ударника коммунистического труда. Не раз он награждался за сравнительно небольшой стаж работы Почетными грамотами, фамилия Белова получила постоянную прописку на Доске почета. Анатолий наряду с высокопроизводительным трудом находил время и для общественной работы в качестве агитатора. Кроме того, он активный спортсмен.

Летчики, разумеется, основное ядро коллектива, однако и работники других служб в авиации также достойны, чтобы их труд был отмечен по достоинству. Диспетчера службы движения Антона Дмитриевича Каменца недаром считают одним из маяков, и его портрет также можно встретить в Книге почета. Антон Дмитриевич показывает в работе образцы соблюдения трудовой дисциплины. Он один из самых активных поборников борьбы за безопасность и регулярность воздушного движения.

А вот что сказано в Книге почета о Михаиле Дмитриевиче Тарасове, бывшем старшем авиатехнике Кудымкарского аэропорта: «на протяжении ряда лет тов. Тарасов является передовиком, отлично овладел авиационной техникой».

### ВНИМАНИЕ! Объявлен смотр

Приказом начальника Уральского территориального управления ГВФ и решением президиума теркома профсоюза авиарботников с 1 января по 1 марта 1963 года в подразделениях ГВФ объявлен общественный смотр охраны труда и техники безопасности.

Общественный смотр ставит перед собой цель: путем дальнейшего оздоровления и улучшения условий труда, путем механизации производственных процессов и особенно трудоемких работ повысить производительность труда, до минимума снизить производственный травматизм.

Для проведения смотра управлением и теркомом создана комиссия. Такие комиссии создаются во всех подразделениях, а в службах — смотровые бригады. Все эти комиссии и бригады, начиная с 1 января, должны проанализировать состояние охраны труда и техники безопасности на каждом участке, выявленные недостатки устранить. Кроме того, они обязаны собрать предложения по дальнейшему улучшению условий труда и внедрить их. Комиссии для проведения смотра должны привлечь весь личный состав.

Для успешного решения всех задач, стоящих перед смотром, необходимо использовать общие собрания, производственные совещания и другие массовые мероприятия.

Все эти мероприятия общественного смотра должны мобилизовать личный состав подразделений и аэропортов на улучшение условий труда на сокращение производственного травматизма и повышение производительности труда.

**Л. ЗИМИН,**  
инженер по охране труда  
и технике безопасности Уральского  
теруправления ГВФ.

Сказано предельно скупое, но для того, кто знает этого энергичного авиатехника, Михаил Дмитриевич представляется человеком большой души. Недаром в течение ряда лет он избирается секретарем партийной организации. Нет в Кудымкарском аэропорту человека, который бы плохо отзывался о парторге. В настоящее время он работает контрольным мастером и за сравнительно короткое время заслужил уважение коллектива на новом месте работы.

Хочется рассказать и еще об одном авиатехнике, чей портрет достойно украшает Книгу почета. Это — Николай Тимофеевич Бабенко. Если посмотреть, что же более характерно в этом человеке, то прежде всего обращаешь внимание на его постоянную готовность помочь товарищу. «Один за всех и все за одного» — эта крылатая заповедь ударников коммунистического труда стала девизом в жизни скромного и трудолюбивого специалиста. На правого флангового подразделения равняются остальные авиарботники. Нет сомнения, что летопись трудовой славы пермских авиаторов в 1963 году пополнится новыми славными именами.

В. СИБИРЕВ.

Более месяца прошло со дня объявления литературного конкурса газетой «Авиатор Урала». К нам в редакцию поступают материалы авиарботников. На сегодняшней литературной странице мы публикуем некоторые из них.

## ИЗ МАТЕРИАЛОВ, ПОСТУПИВШИХ НА КОНКУРС

**Т**О ДЕКАБРЬСКОЕ утро не предвещало хорошей погоды. Небо было ясным, а редкие уличные фонари заполярного города были неестественно оранжевыми. Стояла густая прудутренная дымка. Над рекой Полуем, на ледовом аэродроме Салехардского аэропорта эта дымка переходила в туман, и потому пилоты летного подразделения не спешили вылетать. Они собрались в штурманской комнате, чтобы подвести итоги работы за прошлую неделю. Ждали командира.

Вдруг сообщили, что командир улетел. Летчики недоумевали: — Как? В такую погоду и улетел? Командиру не хватило времени даже зайти в штурманскую комнату. Он срочно вылетел в далекий Тамбей, что находится севернее Салехарда.

...Пока пилоты ждали начала собрания, в кабинете Виктора Васильевича Шершова, командира Салехардского летного коллектива, резко зазвонил телефон. Говорили из Воркуты. Вздвинуто звучал чей-то голос:

— Помогите! В Тамбее тяжело болен человек, его срочно надо доставить в окружную больницу.

«Кого послать? — подумал Виктор Васильевич. — Опытных летчиков на базе нет. А туман? Да и горючего и светлого времени не хватит. Только полет в оба конца займет 8 часов! А с посадкой — все десять».

Все говорило против такого полета, но ведь там, в Тамбее, человек в опасности!

И он решил: «Полечу сам. Возьму для дозаправки бочку с бензином, а взлечу, когда фактическая погода будет лучше...»

И когда над Полуем еще стояла завеса тумана, а «елочки», которыми обставлены ру-

лежные дорожки и взлетная полоса едва виднелись, летчик вырулил на старт.

«Ориентировался по «елочкам», — вспоминает Шершов. Как только начал рассеиваться туман, он взлетел. Знания и смекалка помогли летчику взлететь, а когда стрелка высотомера показала «100», он спокойно доложил диспетчеру, что взлет произведен, и попросил разрешения лечь на курс.

В наушниках потрескивало. Это явный признак неустойчивой связи. Прошлой ночью над Заполярем яркими разноцветными всполохами светило по-

Одиноким маленьким поселком трудно найти с воздуха среди бескрайнего белого океана, а еще труднее подобрать площадку, посадить самолет, когда, как говорят летчики, совершенно не за что «уцепиться». Из-за сильного бокового ветра самолет медленно покачивался с крыла на крыло. Парируя эти покачивания короткими движениями штурвала, летчик напряженно всматривался во мглу.

Расчетное время полета уже истекло, где-то рядом должен быть поселок.

Вот и он, слева по борту. Еле заметны контуры домиков на белом фоне. Но летчик уже видит их. А где садиться? «Справа должно быть озеро», — припоминает он...

Еще в Салехарде, готовясь к полету, Виктор обратил внимание на это озеро. На карте оно находится неподалеку от поселка, и уже тогда у пилота созрела мысль, что можно сесть именно здесь. Он знал — сильные северные ветры наверняка не оставят на льду снега. Поэтому ночью озеро будет с воздуха казаться темным пятном. Оно и послужит ориентиром для определения высоты при посадке.

Так и вышло. Самолет сел на озеро, а вскоре к нему был доставлен больной.

...Запущен мотор. Небольшой разбег, и машина плавно отделилась ото льда...

**О**БРАТНЫЙ путь был легче, и как показалось летчику, даже короче. То ли потому, что он был уже знаком ему и летел пилот на аэродром, оборудованный для ночных посадок, то ли потому, что на борту был человек, нуждающийся в неотложной помощи. Радость светилась в его взгляде.

**Н. СОРОКИН,**  
диспетчер службы движения Тюменского аэропорта.

## ОЧЕРК СКВОЗЬ ПОЛЯРНУЮ НОЧЬ

лярное сияние, а раз так, то не жди надежной радиосвязи.

На приводную станцию Тамбей не было никакого смысла настраиваться. Радиус ее действия всего 50 километров, а впереди — тысяча.

Тысяча километров безориентирной местности над тундрой, которую подчас не отличишь от неба, такого же белого или грязно-серого цвета. Боковые радиостанции Воркуты, Нового Порты, Мыса Каменного тоже не вселяли надежды: мешало недавнее северное сияние.

До Тамбея оставалось около двух часов полета, когда над Ямальским полуостровом день сменился ночью.

Одиноким самолет Ан-2 плыл во тьме, лишенный связи с землей, управляемый только твердой рукой и волей летчика.

«Успеть бы», — думал Виктор. Взгляд его высматривал чуть заметные изгибы речушек, темнеющие очертания кустарников на белых полях тундры.

— 1 —

**А. ИРИНИН**

## КОГДА БУШУТ ГРОЗЫ Рассказ

**П**ОГОДА явно начинала портиться. Низкие косматые тучи завлаживали небо. Стремительный ветер, прогудев в антеннах радиомачт, с остервенением бросался к земле. Покружив в своем водовороте кучи сухих желтевших листьев, с размаху отбрасывал их в сторону.

С минуты на минуту ожидалось закрытие аэропорта. Закончив работу, люди спешили дождя попасть домой. Лишь работники служб движения и связи с еще большей внимательностью и четкостью продолжали работать.

Я вышел из штаба. Привычным движением застенув куртку на всю «молнию» и надвинув на самые брови фуражку, зашагал к гостинице. Упала одна капля, за ней вторая... Шум ветра дополнил натруженный гул моторов. Я обернулся. Распластавшись над землей, точно громадная усталая птица, жаждущая укрыться от непогоды в тихой гавани, самолет заходил на посадку. Мгновение — и, плавно коснувшись колесами земли, он уже продолжал пробег, поднимая облака пыли.

«Удачно проскочил», — подумал я. И буд-то в подтверждение этого лавина воды рухнула на землю.

— Вот это ливень, — проговорил я, вбегая в гостиницу, — пробежал каких-то двести метров и уже хоть выжимай.

— Да будь он неладный, — удрученно отозвалась дежурная, — опять летное поле раскиснет. У нас земля-то — настоящая губка. Небольшой дождичек помочит и, пожалуйста, — грязи по колесу.

— 2 —

**П**ЕРЕОДЕВШИСЬ, я спустился в комнату отдыха.

Вокруг стола, на котором в беспорядке лежали изрядно потрепанные журналы и подшивки газет, стояли мягкие кресла и диваны, одетые в белые не первой свежести чехлы. В переднем углу на тумбочке стоял приемник, слева от него, напротив входа — потускневшее трюмо, а между ними на стене красовалась большая и не совсем удачная копия неизвестного автора с картины Шишкина «Утро в сосновом бору». Не зажигая света, я включил приемник, устроился в кресле и блаженно вытянул ноги. Комната, на миг освещаемая всполохами молний, была похожа на рубку корабля, застигнутого бурей в открытом море.

Неожиданно скрипнула дверь и в комнату вошла девушка. Сбросив накидку, она пошарила рукой по стене и зажгла свет. Увидев меня, смутилась: — Простите, я вам не помешала?

— Ну, что вы, ничуть, — ответил я.

Она подошла к зеркалу и, наклонив голову, стала расчесывать слегка вьющиеся белокурые локоны. Я невольно залюбовался ею. Мягко очерченный овал лица. Чуть вздернутый нос. На белом гладком лице приятно выделялись большие карие глаза. Жакет и короткая юбочка ладно сидели на ней, еще более подчеркивая выразительность стройной фигуры. Движения были плавны и легки...

А дождь продолжал лить, барабанил своими мокрыми пальцами по окнам. Удары грома наполняли эфир неприятным треском.

Вскоре я уловил, как сквозь электрические разряды стали просачиваться чарующие звуки знакомой мелодии. Я настроился на нужную волну и они, точно лесной родничок, сладким журчанием стали наполнять комнату. Григ... Сколько было чувства, внутренней чистоты и свежести в этих неповторимых, вечно живых звуках! Они, словно бусинки росы в лучах восходящего солнца, переливались и сверкали всеми оттенками музыкальной радуги. Они были живи-

— 3 —

тельной каплей влаги, попавшей на разгоряченную руку. После их легкого прикосновения на душе становилось спокойно и радостно. Движения девушки становились все медленнее и медленнее, пока совсем не замерли. Так она и стояла, как завороченная. Ее взгляд, направленный на залитое окно, вероятно, уносил ее далеко-далеко, туда, где сверкало яркое солнце и было бездонное голубое небо. О чем она думала, что ощущала в эти минуты?..

**А**МЕЛОДИЯ лилась и лилась, наполняя наши сердца лаской, теплом и светом. Даже не верилось, что она родилась где-то среди скальных глыб и фьордов суровой Скандинавии. С упоением вслушиваясь в каждый аккорд, я сидел, не шевелясь, опасаясь спугнуть этот прорвавшийся сквозь разбушевавшуюся стихию мир прекрасного. Грохотали громы, а звуки то замирали, то ниспадали лавиной неукротимого водопада. Мы с незнакомкой стали невольными свидетелями этого необычного спора непогоды и музыки. И гроза, словно не выдержав этой борьбы с гимном жизни, стала затихать, откатываясь все дальше и дальше.

С новой силой засверкали дальние огни, заурчали моторы грузовиков, скреперов и бульдозеров. А мы смотрели друг на друга и не в силах были проронить ни одного слова. По радио уже передавали последние известия, люди рапортовали Родине о своих успехах и достижениях, а мы стояли и зримо ощущали присутствие третьего в этой комнате.

Он все еще был здесь. Вечно молодой, всегда живой, утверждающий жизнь и счастье на земле, — Григ. И легкая улыбка играла на его лице.

Редактор Р. ЛАПИКОВ.

НС 16027 Заказ № 2470

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

# СТРАНИЦА

## Новые

## СТИХИ

## МЕЧТАТЕЛИ

У нашего дома  
Собрались мальчонки,  
Прижались друг к другу,  
Склонив головенки.  
И тайны открыто  
Друзьям поверяют —  
О будущем светлом  
Все вместе мечтают.  
Сергея Скуратов

Хорошие, дружные ребята живут в нашем доме № 18 Кольцовского аэропорта. Светлы и чисты их мечты, которыми они делятся между собой. Им, этим юным мечтателям, я посвятила свои первые стихи.

## Радиооператор

За легкой шторкой  
стынет небо,  
Как равнодушное лицо, —  
Высокомерно чуть и немо,  
Сияя звездною пылью,  
Стучат упрямо телетайпы,  
Раскручивая

И Леня Старкоф,  
Их третий товарищ  
Иван Корибицын —  
Любой космонавтом  
Давно стать готов,  
Чтоб к новым планетам  
Далеким пробиться!  
Сергея, быть может,  
Умчит на Луну,  
А Леня — на Марс  
Иль другую планету,  
Чтоб подвигом новым  
Прославить страну,  
Чтоб труд окрылит  
Славной новой победой...  
М. ТИТОВА.

## Огни аэродрома



ливни лент.  
В них оператор  
Ищет тайны  
Еще не созданных  
легенд.  
Они, паря легко и вольно,  
Все звуки

Зажелась огни аэродрома —  
Живая солнечная нить.  
Она протянута от дома,  
Готова мир соединить;  
Приблизить звезды к нам  
готова  
И путь к космическим мирам...  
Сияет месяца подкова  
В иллюминатор счастьем нам...  
Летим! —  
И громяют громы,  
И звук — соперником у них...  
Горят огни аэродрома —  
Звезд  
приземлившихся огни!

И веером радиоволны  
Возвываются к небу,  
как салют!  
Дождями небо  
будет плакать,  
Смеяться утренным лучом.  
И позывной пойдет в атаку  
Над операторским плечом:  
— Пора в полет! —  
Он улыбнется.  
Отметит время:  
«Час ноль пять...»  
И вспыхнут  
маленькие солнца  
Над взлетной полосой опять.  
Е. ЛИПОВИЧ.