

Авиатор Урала

Орган политотдела Уральской отдельной авиagrппы
ГВФ и теркома профсоюза авиарботников

№ 74 (896). СРЕДА, 23 СЕНТЯБРЯ 1959 г. Год издания 17-й

МЫ — ЗА ПРОЧНЫЙ МИР МЕЖДУ НАРОДАМИ

Уральские авиарботники единодушно поддерживают
новую инициативу Советского правительства

Встали на вахту мира

Поездка председателя Совета Министров СССР Н. С. Хрущева в Соединенные Штаты Америки стала событием мирового значения. Встреча глав правительств двух великих стран должна сыграть решающую роль в установлении длительного мира во всем мире, в предотвращении третьей мировой войны.

Члены нашего летного коллектива с большим вниманием следят за сообщением газет и радио о поездке Н. С. Хрущева по США. Чувство горячего одобрения у каждого из нас вызвала речь Н. С. Хрущева на заседании Генеральной Ассамблеи ООН, где было сделано предложение о всеобщем и полном разоружении всех стран мира.

Поддерживая и одобряя политику Советского правительства в области международных отношений, наш летный коллектив решил встать на трудовую вахту мира. Несколько экипажей включились в соревнование за право именоваться экипажами коммунистического труда. Взятые повышенные обязательства, направленные на досрочное выполнение производственных планов первого года семилетки.

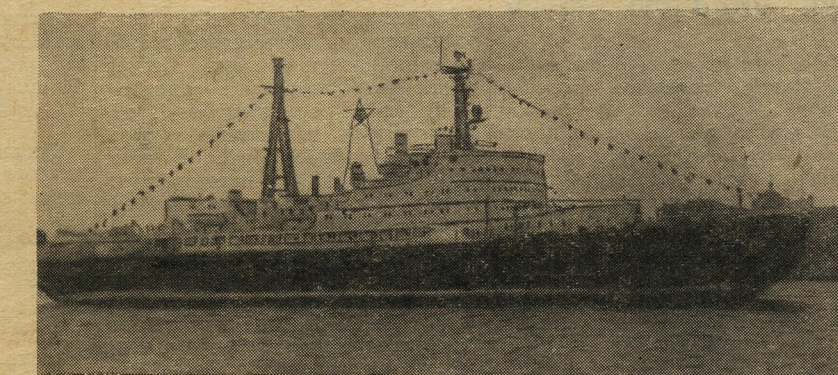
Личный состав летного коллектива уверен, что поездка Н. С. Хрущева увенчается успехом, сделает большой вклад в дело обеспечения прочного мира во всем мире.

Н. ФЕОКТИСТОВ,
командир корабля, секретарь
цеховой парторганизации.

При выполнении очередного рейса, 13 сентября, нашему экипажу посчастливилось побывать в Ленинграде и увидеть атомный ледокол «Ленин». Флагман советского ледокольного флота стоял на Неве, около моста Шмидта.

Когда-то, в октябре 1917 года, с этого места крейсер «Аврора» залпом своих орудий возвестил миру о начале новой эры в истории человечества. Теперь атомоход «Ленин» работой своих атомных двигателей говорит о начале новой эры — эры широкого использования в мирных целях силы атома.

Ни пасмурная погода, ни моросивший дождь не помешали ленинградцам и многочисленным гостям города прийти на набережную Невы, чтобы посмотреть на атомоход — замечательное творение ума и рук со-



Гордимся за нашу Родину

Атомоход «Ленин» —
замечательное творение
советских людей

ветских ученых, конструкторов, технологов, рабочих. Когда мы смотрели на атомный корабль, то думали о том, что всеобщее и полное разоружение, предложенное Советским правитель-

ством на Генеральной Ассамблее ООН, высвобождает немало средств и позволит построить еще десятки таких кораблей, где атом служит делу мира. Сердца наши наполнились гордостью за нашу социалистическую

РУКОВОДСТВУ СКОРОСТНОЙ АВИАЦИЕЙ — УСИЛЕННОЕ ВНИМАНИЕ

Полеты реактивных и турбовинтовых самолетов с каждым днем все прочнее входят в нашу жизнь. Да это и неудивительно. Ведь к концу семилетки, в 1965 году, доля высоко-скоростной авиации в общем объеме транспортной работы Аэрофлота будет составлять 95 процентов.

Уже сейчас личный состав служб и отделов уральских подразделений накопил немалый опыт по обслуживанию и руководству полетами самолетов Ту-104, Ил-18 и Ан-10. Однако в этих вопросах еще не достигнута та четкость и высо-

Казалось бы, эти происшествия должны были насторожить работников службы движения, которым следовало более внимательно относиться к вопросам посадки

кая оперативность, которой требуют полеты скоростной авиации. В этом нетрудно убедиться на примере деятельности службы движения Свердловского аэропорта.

На его летном поле в течение полумесяца имели место три летных происшествия самолетов Ту-104. Они выражались в том, что скоростные реактивные машины выкатывались за пределы взлетно-посадочной полосы. В результате аэропорт на долгие часы выходил из строя, не принимал и не выпускал самолеты.

Ту-104. К сожалению, этого не произошло. Вот почему уже 9 сентября, спустя меньше недели после очередного выкатывания, диспетчер стартового командного пункта Л. Н. Перуновский передал на борт Ту-104 неверные данные о состоянии ВПП. Он сообщил экипажу, что полоса в отличном состоянии, тогда как в это время на бетонке в двух местах стояла вода. Подобное «руководство» могло привести к тому, что скоростной самолет выкатился бы за пределы полосы. А это летное происшествие всегда чревато тяжелыми и опасными последствиями.

Об ослаблении внимания диспетчеров Свердловска к полетам реактивных и турбовинтовых машин убедительно свидетельствует и такой случай. В работу смены руководителя полетов С. И. Иутина самолет Ту-104, рейс № 055, был принят при погоде ниже установленного минимума! При этом надо сказать, что необходимо в этом совершенно не ощущалось. Омский аэропорт давал обеспечение как запасной аэродром с прогнозом: высота облачности 2000 метров и более, видимость — 12 километров.

Совсем же иная картина складывалась в это время в Свердловске. Вот как изменялась высота нижней кромки облачности за сроки наблюдений: 2 часа 15 минут — 500 метров; 2 часа 45 минут — 320 м; 3 часа 15 минут — 350 м; 3 часа 45 минут — 300 м; 4 часа 15 минут — 250 м.

Несмотря на эту явную тенденцию к снижению нижней границы облачности, руководитель полетов Иутин в 4 часа 20 минут дал экипажу Ту-104 команду о начале снижения. В результате, когда самолет оказался над аэродромом, высота облачности была всего 220 метров, а послать машину на запасной не представлялось возможности из-за нехватки горючего.

Подойди С. П. Иутин более внимательно и серьезно к вопросу приема реактивного самолета, он дал бы ему команду подходить к аэродрому на своем эшелоне 8000 метров. А уж тогда, в зависимости от метеословесий, решил — садить ли машину у себя или направить на запасной аэродром. Отнесясь к руководству полетом Ту-104 не с должной ответственностью, тов. Иутин принял его

Приветствую всей душой

Сколько бы тысяч километров ни разделяли людей, на каких бы языках они ни говорили, но у всех у них теплится в груди единое чувство — любовь к миру. Каждая мать, одевая по утрам ребенка, думает о его счастье, о мирной счастливой жизни.

Прозвучавшая недавно с трибуны Генеральной Ассамблеи ООН речь Никиты Сергеевича Хрущева была понятна всем, для слова «мир» не надо переводов.

Мы хотим жить в мире со всеми, спокойно трудиться, растить своих детей, отдыхать. Войны приносят простым труженикам много горя и страданий. Именно поэтому каждое искреннее слово о мире, призыв к нему вызывают в сердцах миллионов людей горячие отклики.

Я хочу, чтобы моему сынишке никогда не узнать ужасов войны. Мне хочется, чтобы Володя был человеком мирной профессии. В Свердловском аэропорту я по долгу своей службы неоднократно встречалась с американскими туристами. Это такие же люди, которым дорог мир, которые хотят спокойно жить и трудиться.

Всей душой я, простая советская женщина, приветствую речь главы нашего правительства — товарища Н. С. Хрущева. Внесенная им на рассмотрение Организации Объединенных Наций Декларация о всеобщем и полном разоружении вселяет большую уверенность в ликвидации «холодной войны», вызывает желание трудиться еще лучше на благо нашей Родины, на благо дела мира.

Ю. НИКИФОРОВА,
диспетчер-переводчик.

РЕЗЕРВЫ ПРОИЗВОДСТВА — на службу семилетке!

До последнего времени в Пермском подразделении были два летных коллектива, объединяющих смешанную материальную часть — самолеты Ан-2, Як-12, По-2 и

ПЕРЕСТРОЙКА, ВЫЗВАННАЯ ЖИЗНЬЮ

вертолеты Ми-1. Такая структура летных коллективов затрудняла командованию подразделения вести систематический и грамотный контроль за работой экипажей, а командирам коллективов — проводить послеполетные разборы, межсезонные тренировки.

С 1 сентября в Пермском подразделении изменена структура летных коллективов. Они теперь организованы по принципу объединения одного-двух типов машин.

Так, летный коллектив, руководимый командиром Д. Г. Мордвиным, объединил самолеты Ан-2. В другой летный коллектив, где командиром И. И. Осокин, вошли самолеты Як-12 и вертолеты Ми-1, так как на этих машинах летают одни и те же пилоты.

Реорганизация уже начинает положительно сказываться на производственной деятельности подразделения. Командирам теперь стало удобнее проводить послеполетные разборы, вести теоретическую учебу и межсезонные тренировки. Перестройка позволила в летных коллективах самостоятельно и оперативно планировать работу на каждый день, так как теперь между коллективами точно распределены виды и объем работ.

Наступил период активной подготовки к предстоящей навигации. Новая структура летных коллективов, несомненно, будет способствовать повышению качества подготовки к работе в зимних условиях и позволит Пермскому подразделению провести навигацию без летных происшествий и предпосылок к ним.

А. ПЕТРОВ,

ПЕРВЫЕ ДЕРЗАНИЯ

Стихотворения Нэли Назаренко

Счастливого пути!

— Добрый день!
Рейс пятьсот тридцатый.
Наш маршрут Краснодар —
Свердловск
Поудобней садитесь. А это,
Чтобы лучше малышке спалось.
Через час приземлимся в
Ростове.

Да, болтанки сегодня нет.
Вот журналы. Ну как? Все
готовы?

Уши больно? Я дам конфет...
Я хочу, чтоб полет остался
У вас в памяти навсегда.
Этот рейс интересен очень:
Пролетаем мы города —
Все большие, и все герои.
Да, сейчас уже Сталинград.
Здесь такую плотину строят!
Каждой стройке великой рад.
Это — море сейчас под нами,

А недавно здесь были поля,
С самолета особенно видно,
Как меняется наша земля.

Вы строители ГЭС? Чудесно!
Расскажите нам что-нибудь...
Скоро пустят турбины, конечно!
Много тока стране дадут!..

... Снова взлет. И гудят моторы.
Облака убегают назад.
Дорогие, родные просторы!
Далеко позади Сталинград...
Пусть здесь будет, как дома,
людям,

Нам доверившим жизнь свою —
Долг святой свой не позабудем!..
А моторы поют и поют.
И рассвет мы встречаем всех
раньше.

Под крылом — наш родной
Свердловск.

Небо яркими красками снова,
День встречая, уже занялось...
— Прибываем в Свердловск.

До свиданья! И —
Счастливого вам пути!..

Наши люди! Чудесные люди
Лучше в мире нигде не найти.



Нэли Назаренко работает бортпроводницей в авиатранспортном подразделении. Свободное время она посвящает литературному творчеству.

Сегодня публикуется несколько ее стихотворений.

Фотографии на стене

Давай с тобой поговорим о том,
Какие изберем пути мы в мире,
Какими мы дорогами пойдём...
Бывают фотографии в квартире.
По ним судьбу захочешь

на них лишь радость, смех
протрещать улыбки.
Так человек стремился убедить,
Что жил спокойно, словно в
зыбке.

Недаром, по его заказу, ретушер
Заботливо подкрасил негативы,
Чтоб подчеркнуть, что человек
прошел

По жизни беззаботно и
счастливо.
Нет, нет! Нам не нужна дорога
та,

Где только веселятся да
смеются.
Ведь если б оказалась жизнь
пуста,

С такою лучше было б
разминуться.
Пусть будет наша жизнь
в борьбе!

Пусть много будет трудностей
в дороге!
И пусть у наших фото на стене
Черты лица, как правда,
будут строги!

Наш Свердловск

И жизнь хороша,
И жить хорошо —
По-нашему, по-Маяковски.
Хочу я немного, друзья,

рассказать
О нашем любимом Свердловске.
Наш город растет каждый
день,

каждый час.
Шагает со временем в ногу.
Я двадцать три года в
Свердловске жила

И вам рассказать могу много.
Давайте по городу вместе
придем

По улицам, скверам и паркам.
Вот наш Уралмаш! Он, заводов
завод,

Стране был чудесным подарком.
А вечером! Ярко вспыхнут огни.
Вечерний, уютный наш город
Ты каждому, кто побывал у нас,
Становишься очень дорог.

И если вам скажут такое,
что здесь,
В Свердловске, народ суровый.
Не верьте!

Ведь мы, свердловчане, всегда
Гостей принимать готовы.

Моей сопернице

Ворвалась в мою жизнь
непрощенно,
О судьбе моей не скорбя.

Но, наверно, ты очень хорошая,
Если он полюбил тебя.
Может, тоже ты кареглазая,
Жизнерадостна и резва...

Только он ни о чем не
рассказывал,
Даже имени не называл.

Где найти тебя между прочими?
Где ты бродишь в нашем краю?
Я тебя не видала воочию,
Но во всем я тебя узнаю.

В майском солнце, в летнем
цветении,
В чутко дрогнувших голосах,
И в моих бессонных сомнениях,
И в его влюбленных глазах.

И когда он свидание комкая,
Уходил, прощаясь со мной,
Знала я,

Это ты незнакомою
За моей стояла спиной.
Я бы рада и не тревожиться,
Да как вспомню минуты
встреч,—

Береги его, сколько можется,
А вот я не смогла сбегать.

Пилоту

Вчера я видела, как звездочка
упала.
И знаешь, что задумала тогда?
Я счастье много, много
пожелала

Тебе на долгие, на долгие года.
Куда тебя судьба не заносила?
На север и на юг, на запад и
восток.

На Петропавловск и на
дальние Курилы,
В Свердловск и Магадан,
Москву, Владивосток.

Когда поет мотор за облаками
Мне кажется, что это ты
летишь.

Сосредоточенный, немножечко
усталый
Ты за штурвалом в этот час
сидишь.

И даже в самых дальних
перелетах,
Когда тебе бывает нелегко.
Я жду, я думаю, я о тебе
мечтаю,

Хотя и знаю, что ты далеко.
И чудится, что вот сейчас
войдешь ты.

Небритый, чуть уставший, но
такой родной!
Не надо слов!
Я так все понимаю.

Обнимемся и помолчим с тобой.

ПОСТУПАЕТ НОВОЕ ОБОРУДОВАНИЕ

Прежде чем отправиться в очередной рейс, пилот обязательно зайдет на метеостанцию — «за погодой». Раньше у метеорологов Уктусского аэропорта много времени уходило на составление и анализ синоптической карты. Теперь положение изменилось.

На днях в подразделение поступила фототелеграфная аппаратура отечественного производства. По ней несколько раз в сутки из Москвы, из Центрального института прогнозов, будут принимать карты метеобстановки на огромной территории Советского Союза. Это освободит техников-наносителей и инженеров-синоптиков от длительной и кропотливой работы по составлению и расшифровке карты и позволит давать пилотам более точные прогнозы погоды.

При сильном ветре

На одном из аэродромов Дальнего Востока совершил посадку самолет По-2. Внезапно погода резко ухудшилась, скорость порывистого встречного ветра приблизилась к посадочной скорости самолета. После выравнивания он как бы застыл на месте, на высоте около одного метра над землей. Пассажиры, капитан Свердлов, находившийся во второй кабине, предположив, что посадка уже произведена, отвязал ремни и, чтобы помочь летчику в выдерживании направления во время руления при таком сильном ветре, поспешил оставить самолет и выпрыгнул из кабины.

В это время летчик, капитан К. И. Белоусов, опасаясь за безопасность приземления в создавшихся условиях, прибавил обороты двигателя и ушел на второй круг.

Можно себе представить его состояние, когда, находясь в воздухе над аэродромом, он обнаружил, что во второй кабине нет пассажира. Проявив самообладание и выдержку, капитан Белоусов сумел благополучно посадить машину.

Каково же было удивление и радость летчика, когда в числе встречающих самолет он заметил своего «исчезнувшего» пассажира.

АВИАРАБОТНИК УРАЛА!

ПОМНИ: СВОЕВРЕМЕННАЯ ПОДГОТОВКА — ЗАЛОГ УСПЕШНОГО ПРОВЕДЕНИЯ ЗИМНЕЙ НАВИГАЦИИ.

ПРОГНОЗЫ БУДУТ ТОЧНЫМИ

Коллектив метеослужбы стремится к тому, чтобы улучшить метеослуживание самолетов.

Каждый год мы осваиваем новые методы прогнозирования, разработанные советскими учеными и практиками. Так нынче был освоен новый метод прогноза гроз по площади, что позволило в нынешнее неблагоприятное метеоусловиями лето улучшить качество и повысить оправдываемость маршрутных прогнозов до 99,3 процента. Стали использовать расчетный метод прогноза туманов малой благоприятности.

В нынешнем году наш коллектив выполнил большую и сложную научно-теоретическую работу по обобщению особенностей метеословий Пермской области.

У нас вошло в правило: хорошо подготовиться к очередной навигации, значит провести ее с хорошими показателями в работе. Коллектив АМСГ уже готовится к осенне-зимней навигации. Проведена в порядок площадка для метеонаблюдений. С диспетчерами Пермского аэропорта проведено занятие на тему: «Карты барической топографии». В ближайшее время проведем занятия по спруй-

В Пермском подразделении большая часть выполняемых авиатранспортных и авиационных работ приходится на местные воздушные линии. Долг метеорологов — дать точный прогноз пилотам, отправляющимся в очередной рейс, чтобы полет был безопасным.

В конце октября предполагаем организовать теоретическую конференцию совместно с летным составом по вопросам особенностей развития синоптических процессов в осенне-зимний период на Урале, опасных явлений в этот период и условий полетов.

За последнее время в подразделении расширилась сеть метеостанций, особенно в северных районах области, на них поступила новая аппаратура. Мы поддерживаем тесную взаимосвязь с АМСГ, расположенными в аэропортах на местных воздушных линиях Пермской области. Все это способствует повышению качества прогнозирования. В первом полугодии АМСГ Пермского аэропорта заняло второе место среди метеостанций Урала.

Коллектив метеослужбы будет и впредь работать так, чтобы каждый прогноз, даваемый пилоту в рейс, был точным.

Т. КОВАЛЕВСКАЯ,
начальник АМСГ Пермского аэропорта.

ПОМОЩЬ ХЛОПКОРОБАМ



Несколько экипажей Уральской авиационной группы вылетели на помощь хлопкоробам Узбекистана. Экипажи начали производить дефолиацию хлопчатника. На 20 сентября обработано уже 2850 гектаров.

ДЛЯ НОВЫХ ВОДОЕМОВ

На днях летчики Уктусского подразделения И. В. Слепченко и В. Н. Занов выполнили важную народнохозяйственную работу. Они на самолетах Як-12 перевезли из Горного Цита в Манчажский и Туринский районы мальков зеркального карпа. Рыбки хорошо перенесли воздушное путешествие. На новом месте их пустили в колхозные пруды. Всего авиаторами перевезено для зарыбления новых водоемов около 400 килограммов мальков.

Миссия в редакцию

Нужен инженер по РЭСОС

За последнее время в Пермском подразделении значительно возрос самолетомоторный парк. Сейчас у нас эксплуатируются самолеты Ан-2, Як-12, вертолеты Ми-1, обслуживаются транзитные самолеты Ил-14, Ил-12, Ли-2. В этом году увеличилась интенсивность движения по трассам местных воздушных линий.

Работы по техобслуживанию самолетов стало больше и естественно: один-единственный наш техник по РЭСОС не в состоянии справиться с ней. Для технически грамотного решения вопросов, связанных с обслуживанием радио- и электрооборудования самолетов, в составе инженерно-авиационной службы Пермского аэропорта необходимо иметь инженера по РЭСОС.

В. ВЕРХОЛАНЦЕВ,
старший техник ИАС
Пермского аэропорта.

Строгая диета

В прошлом году у нас, в Магнитогорском аэропорту, была построена кухня. Событие немаловажное. Оно означало, что для личного состава и пассажиров будет столовая. Однако постройка кухни, как говорится, погоды не сделала. Обеды по-прежнему доставлялись из преста столовых на лошади. А пока наш «рысак» доберется до аэропорта, самый горячий борщ становится холодным.

Вполне естественно, что от личного состава начали поступать жалобы. Начальник аэропорта и командование подразделения учли их. Реакция их была довольно своеобразной. Столовую закрыли. И сейчас мы вынуждены питаться в буфете, где, кроме колбасы, сырков, булочек, коржиков и чая, больше ничего нет.

Какие цели преследует это установление сухопещевой диеты — трудно представить. Зато можно с уверенностью сказать другое: одним чаем сыт не будешь. В аэропорту должна работать столовая, и люди должны питаться нормально.

Л. ЯНЦЕНКО, В. ДМИТРИЕНКО, А. ЖИГАЛЕВ, В. ЕФРЕМЕНКОВ, Д. КУРЕНЬКО, А. СМЕРНОВ и другие.

НС30332. Заказ № 4866. Редактор В. А. ДЕБЕРДЕЕВ.

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

Тип. изд-ва «Уральский рабочий», Свердловск, ул. Ленина, № 49.