

НА СЕССИИ ГЕНЕРАЛЬНОЙ АССАМБЛЕИ  
ООН ИДЕТ ОБЩАЯ ПОЛИТИЧЕСКАЯ ДИСКУС-  
СИЯ. К ЭТОМУ СОБЫТИЮ ПРИКОВАНО ВНИ-  
МАНИЕ ВСЕГО МИРА. РЕЧЬ Н. С. ХРУЩЕВА  
НА ДИСКУССИИ — «СОБЫТИЕ НОМЕР ОДИН».

**ДИСПЕТЧЕР! ПОМНИ:**  
ГРАМОТНОЕ РУКОВОДСТВО ПОЛЕТАМИ—  
ЗАЛОГ БЕЗОПАСНОСТИ

**П**ОЛУГОДОВОЙ опыт работы главных РДП дает возможность сказать, что идея организации ГРДП полностью себя оправдала. Значительно улучшилось качество руководства полетами высотно-скоростных самолетов, повысилась безопасность и регулярность их движения, диспетчерская служба оказывает действительную помощь экипажам в выполнении заданий.

Вместе с тем за истекшие полгода намечился ряд вопросов в работе ГРДП, требующих немедленного разрешения.

Первые вопросы касаются организации связи. Как показал опыт работы, диспетчер ГРДП наиболее оперативно и четко руководит движением в своей зоне тогда, когда он непосредственно сам ведет связь с экипажем, т. е. практически — в радиусе действия УКВ-радиостанций.

Между тем, ультракоротковолновая связь перекрывает едва половину территории главного РДС.

Для обеспечения непосредственной связи диспетчера с экипажем на всей территории РДС нужно организовать выносные ретрансляционные станции, связав их с пунктом базирования ГРДП радиорелейными линиями. Опыт организации таких ретрансляционных пунктов имеется в Московском ГРДП. Нужно этот опыт широко распространять и использовать.

Много недостатков имеется и в вопросе связи ГРДП с соседними диспетчерскими пунктами. По существу мы не имеем наземной оперативной связи с соседними ГРДП, хотя технических средств связи у нас совершенно достаточно. Очень нужна оперативная прямая связь с Внуково. О необходимости такой связи наши диспетчеры не раз ставили вопрос, но он до сих пор не решен.

Совершенно неудовлетворительна связь со вспомогательными радиолокационными диспетчерскими пунктами. Эта связь осуществляется через вспомогательные каналы связи РДС, созданные совершенно для других целей. Эти каналы связи плохо удовлетворяют потребности ГРДП в осуществлении руководства полетами.

Сами ВРДП требуют коренной перестройки. Если радиометрист в ГРДП полностью себя оправдывает, то вспомогательные радиолокационные диспетчерские пункты должны быть укомплектованы специально подготовленными диспетчерами. Диспетчер ВРДП должен быть помощником диспетчера ГРДП, работать под его непосредственным руководством и иметь с ним надежную прямую, оперативную связь. Только при этих условиях ВРДП могут выполнять стоящие перед ними задачи.

В дальнейшем, с развитием радиорелейных линий связи, диспетчер ГРДП должен иметь показания светоплана ВРДП на своем рабочем месте. Лично видеть на светопланах радиолокаторов весь полет самолета в зоне от входа до выхода — вот сегодняшняя мечта диспетчеров ГРДП. И не только мечта, но и требование. Современный уровень развития радиотехники дает основание считать, что это законное и своевременное требование диспетчеров вполне разрешимо.

**М**НОГО нареканий диспетчерского состава (да и не только диспетчерского) вызывает состояние внутриаэропортовой связи. В конечном счете плохая связь между службами внутри аэропорта отрицательно сказывается не только на регулярности, но и на безопасности полетов.

Анализ накопленного опыта работы ГРДП дает возможность поставить вопрос о методах руководства полетами, о содержании этой работы и технологии ее выполнения.

Во время работы к диспетчеру поступает большое количество разнообразных сведений — сообщения от экипажей самолетов, летящих в его зоне, сообщения соседних диспетчерских пунктов, сообщения и консультации синоптиков АМСГ (Окончание на 2 стр.).



Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

# Авиатор Урала

Орган политотдела Уральского территориального управления  
ГВФ и теркома профсоюза авиаработников

№ 73 (993)

СУББОТА, 24 СЕНТЯБРЯ  
1960 г.

Год издания 18-й

## Превратить ГРДП в штаб воздушного движения

## „Белая“ спартакиада Аэрофлота будет проведена в Свердловске

На днях приказом начальника Главного управления ГВФ подведены итоги первой Всесоюзной летней спартакиады Аэрофлота, состоявшейся с 17 по 21 августа 1960 года в г. Киеве. В спартакиаде участвовало 756 авиаработников, в числе которых были и спортсмены Уральского управления ГВФ. Как известно, авиаработники Урала заняли на спартакиаде пятое общекомандное место.

Приказом начальника Главного управления объявлена благодарность большой группе участников и организаторов спартакиад теруправлений и Аэрофлота. Среди отмеченных — помощник начальника политотдела по комсомолу Уральского управления ГВФ А. Я. Кузнецов.

Решено спартакиаду Аэрофлота проводить один раз в два года. Следующую II Всесоюзную спартакиаду Аэрофлота провести в августе 1962 года.

В феврале 1961 года в городе Свердловске будет проведена первая зимняя спартакиада Аэрофлота по лыжам и конькам.

## Завоеем первенство на «белой» спартакиаде ГВФ!

## Встреча с боевым другом Героя

В этот раз клуб Уктусского подразделения был заполнен до отказа. Пилоты, авиатехники и другие авиационные специалисты пришли сюда на встречу с боевым другом нашего земляка Героя Советского Союза Н. И. Кузнецова, бывшим врачом партизанского отряда Д. И. Медведева Альбертом Вениаминовичем Цессарским.

А. В. Цессарский очень увлекательно рассказал авиаработникам о героических делах партизан в тылу врага, о славных подвигах нашего земляка-уральца разведчика Н. И. Кузнецова.

**С**ВЕРДЛОВСКИЙ аэропорт является одним из узловых на восточных авиамаршрутах нашей Родины. Ежедневно через него проходят десятки реактивных самолетов Ту-104, которые нужно высококачественно обслужить и своевременно выпустить в рейс. Однако у нас еще часто случаются задержки в выпуске в рейс подготовленных Ту-104. Все это происходит потому, что автобазы, где начальником В. Н. Моисеев, не обеспечивают своевременно тягачами буксировку самолетов. В то же самое время были случаи, когда специальные автотягачи ЯАЗ-210 и ЯАЗ-214 использовались не по назначению, в результате выходили из строя и буксировать Ту-104 было нечем.

Так, 15 сентября из-за неисправности автотягачей был задержан вылет самолетов рейсов 039, 055, 96. И это происходит тогда, когда коллектив Свердловского аэропорта борется за превращение порта в образцовый на трассе Москва — Владивосток!

Руководителям автобазы В. Н.

## ПРЕВРАТИМ СВЕРДЛОВСКИЙ АЭРОПОРТ В ОБРАЗЦОВЫЙ НА ТРАССЕ МОСКВА — ВЛАДИВОСТОК ДОСАДНЫЕ ЗАДЕРЖКИ

Моисееву и Е. П. Пакулину следует понять, что возглавляемый ими коллектив недостаточно борется за это почетное звание, и зачастую является тормозом в нашей работе.

Увеличение движения реактивных самолетов через Свердловский аэропорт настоятельно требует, чтобы в автобазе было постоянно в исправности два автотягача, кроме резервных.

А. КОШЕЛЕВ,  
старший мастер перронного участка.

З. ТАМИНДАРОВ,  
А. КОРЧАГИН, Г. ОРЛЯНСКИЙ, члены технической бригады коммунистического труда.

## Аэровокзал столицы

Рядом с одной из самых оживленных магистралей Москвы — Ленинградским проспектом — началось строительство городского аэровокзала. На 20 гектарах вырастут три красивейших здания современной архитектуры. В главном здании: просторный операционный зал, ресторан, кинотеатр, залы ожидания и комната отдыха. За сутки вокзал будет обслуживать более 50 тысяч пассажиров.

По сторонам главного корпуса поднимутся ввысь два двенадцатизэтажных здания. В одном из них разместится гостиница, в другом — служебные помещения.



