

Четыре часа в стратосфере

РЕПОРТАЖ С БОРТА «ТУ-104»



Земля все дальше и дальше уходит вниз.

С момента взлета прошло лишь несколько минут, а стрелки высотометра уже показывают пять тысяч метров... шесть тысяч... семь тысяч...

Самолет продолжает набирать высоту. За бортом уже растаяли в серой лымяе очертания пригородов Ташкента. Под крылом мелькают реки, поля...

Гул двигателей почти не доносится в кабину. Не глядя в окно, трудно представить, что комфортаильный реактивный пассажирский самолет «ТУ-104» пересек границу тропосферы. Сейчас он мчится на такой высоте, где в воздухе едва ли хватит бы человеку кислорода на несколько минут жизни, а температура на 70 градусов ниже, чем на поверхности земли.

Однако в кабине дышится легко, и все пассажиры сидят в легкой одежде.

Стрелки высотометра показывают около десяти тысяч метров.

— Товарищи, — обращается к пассажирам бортпроводница Майя Филипповна Смоленская, — разрешите предложить вам позавтракать.

Несколько человек встает из мягких кресел и направляется в салон.

Менью кухни воздушного корабля порадует самого взыскательного гастронома. Пассажирам предлагаются горячие мясные блюда, холодные закуски, кофе, какао, десерты.

— Будьте любезны, подайте бифштекс, — заказывает один из пасажиров.

Через несколько минут перед ним стоит никелированная сковородка с аппетитным блюдом.

За этим же столиком завтракает другой пассажир — Александр Петрович Алексеев. Сегодня утром он был в своем управлении. Завтрак в самолете «ТУ-104» застал его в районе Аральского моря. Из разговоров выяснилось, что сегодня Алексеев по прилету в Москву собирается успеть снять себе номер в гостинице и побывать в главке — упаковаться с некоторыми служебными делами.

Смотрим в расписание: от Ташкента до Москвы воздушный корабль летит четыре часа. Учитывая поясную разницу во времени, рассчиты А. П. Алексеева верны — ведь в Москву он прилетит по сути на час позже вылета из Ташкента.

Пока идет завтрак, мы решаем пройти в кабину к пилотам, но уже, держась за ручку двери, подумали: а не помешаем ли им вести самолет?

Но стоило открыть дверь, как стало ясно, что наши опасения были напрасны: сидящие в креслах пилоты Бугаев и Девятов беседовали между собой с таким видом, будто воздушный корабль был не на десятикилометровой высоте, а недавно стоял на первом аэроходе.

Петр Иванович Девятов поясняет, что легчики пришло лишь направить высоту и направить самолет

по курсу. А потом они включили автопилот, и с той минуты все управление скоростным воздушным кораблем перешло к точным и умным автоматическим приборам.

С такими верными помощниками можно летать!

Но это, конечно, лишь первое впечатление. В действительности каждый член экипажа неотрывно наблюдает по приборам за работой

Политехническая школа

Хорошо поставлено политехническое образование учащихся в Ферганской средней школе № 10. Имеется полностью оборудованная мастерская с токарным, слесарным и столярным цехами.

Недавно учащиеся десятых классов закончили 72-часовую производственную практику на гидролизном заводе, где они работали в механической мастерской, гараже, электротехнике, кузнице и в мастерских контрольно-измерительных приборов.

Комиссия из преподавателей школы и инженерно-технического состава завода подвела итоги производственной практики и признала ее экзамен.

Большая часть десятиклассников получила отличные оценки. Им присвоены квалифицированные разряды слесарей, электриков, кузнецов, телефонистов, шофера 2-го класса.

С. ЛЬВОВ.

ПРОСМОТР ОБУВНЫХ И КОЖЕВЕННО-ГАЛАНТЕРЕННЫХ ИЗДЕЛИЙ

Во Дворце культуры обувщиков и кожевников впервые в Ташкенте начал просмотр образцов обуви и кожевенно-галантерейных изделий, выработанных на предприятиях Средней Азии и Казахстана.

Вот у приемно-передаточной радиостанции склонился бортрадист Н. Метелин. Он внимательно прислушивается к радиосигналам с земли и передает штурману Н. Солянову пеленги, а тот, уточнив курс, сообщают о поправках командиру корабля.

В районе Куйбышева погода стала ухудшаться, и самолет попал в густую облачность. Стекла окон кабин покрылись матовыми налетом-тонкой корочкой льда; началось обледенение всей поверхности воздушного корабля.

На обычных транспортных самолетах с обледенением трудно бороться. Иное дело для «ТУ-104».

— Сейчас прибавим скорость полета, и обледенение как рукой снимет, — спокойно говорит Петр Иванович Девятов.

Легкое движение рычагом сектора газа, летчик берет штурвал на себя.

И сейчас же дрогнули стрелки указателей скорости и высоты, а вслед за этим растаяли на стеклах и лед.

— В этом нет ничего удивительного, — поясняет П. И. Девятов. — Ведь стоит увеличить скорость, как под действием трения о воздух поверхность самолета нагревается сильнее и слой льда тает.

Облачность уже внизу — в окна кабин бьют яркие лучи солнца, над самолетом небо, но не светло-голубое, каким мы привыкли видеть его с земли, а темно-синее, почти фиолетовое.

Толстый слой облаков плотно заслоняет собой землю. Штурману же это несколько не мешает ориентироваться.

Слышен слабый щелчок переключателя, и почти сразу же на экране радиолокатора самолета стали видны контуры поверхности земли. Теперь Николаю Дмитриевичу Солянову не составляет труда сверить карту с местностью. Расчеты оказались правильными — воздушный корабль шел точно по курсу.

Пора идти на снижение. Самолет склоняется вперед. И снова машина попадает в густую облачность. Но это только на несколько минут. А потом перед взором пассажиров все яснее и яснее начинают вырисовываться леса и холмы, затем становятся заметными и дороги Подмосковья.

Приятным для пассажиров было это воздушное путешествие в отличном, комфортабельном скоростном самолете. Пройдено три тысячи километров.

...Вот уже почти совсем не слышно шума двигателей. За бортом самолета мелькают деревья и дома.

Воздушный корабль мягко касается бетонной дорожки.

Мы — на земле. Здравствуй, Москва!

В. НУДЛЕР.
Н. КУЗНЕЦОВ.
Фото авторов.

каждого агрегата самолета. Ведь здесь в стрatosфере, скорость полета корабля достигает 850, а то и более километров в час.

Вот у приемно-передаточной радиостанции склонился бортрадист Н. Метелин. Он внимательно прислушивается к радиосигналам с земли и передает штурману Н. Солянову пеленги, а тот, уточнив курс, сообщают о поправках командиру корабля.

Большой интерес представляют 50 лучших моделей обуви и галантерейных изделий, рекомендованных контролем ассортиментным комитетом Министерства легкой промышленности СССР для внедрения в производство.

На обычных транспортных самолетах с обледенением трудно бороться. Иное дело для «ТУ-104».

— Сейчас прибавим скорость полета, и обледенение как рукой снимет, — спокойно говорит Петр Иванович Девятов.

Легкое движение рычагом сектора газа, летчик берет штурвал на себя.

И сейчас же дрогнули стрелки указателей скорости и высоты, а вслед за этим растаяли на стеклах и лед.

— В этом нет ничего удивительного, — поясняет П. И. Девятов. — Ведь стоит увеличить скорость, как под действием трения о воздух поверхность самолета нагревается сильнее и слой льда тает.

Облачность уже внизу — в окна кабин бьют яркие лучи солнца, над самолетом небо, но не светло-голубое, каким мы привыкли видеть его с земли, а темно-синее, почти фиолетовое.

Толстый слой облаков плотно заслоняет собой землю. Штурману же это несколько не мешает ориентироваться.

Слышен слабый щелчок переключателя, и почти сразу же на экране радиолокатора самолета стали видны контуры поверхности земли. Теперь Николаю Дмитриевичу Солянову не составляет труда сверить карту с местностью. Расчеты оказались правильными — воздушный корабль шел точно по курсу.

Пора идти на снижение. Самолет склоняется вперед. И снова машина попадает в густую облачность. Но это только на несколько минут. А потом перед взором пассажиров все яснее и яснее начинают вырисовываться леса и холмы, затем становятся заметными и дороги Подмосковья.

Приятным для пассажиров было это воздушное путешествие в отличном, комфортабельном скоростном самолете. Пройдено три тысячи километров.

...Вот уже почти совсем не слышно шума двигателей. За бортом самолета мелькают деревья и дома.

Воздушный корабль мягко касается бетонной дорожки.

Мы — на земле. Здравствуй, Москва!

В. НУДЛЕР.
Н. КУЗНЕЦОВ.
Фото авторов.

каждого агрегата самолета. Ведь здесь в стрatosфере, скорость полета корабля достигает 850, а то и более километров в час.

Вот у приемно-передаточной радиостанции склонился бортрадист Н. Метелин. Он внимательно прислушивается к радиосигналам с земли и передает штурману Н. Солянову пеленги, а тот, уточнив курс, сообщают о поправках командиру корабля.

Большой интерес представляют 50 лучших моделей обуви и галантерейных изделий, рекомендованных контролем ассортиментным комитетом Министерства легкой промышленности СССР для внедрения в производство.

На обычных транспортных самолетах с обледенением трудно бороться. Иное дело для «ТУ-104».

— Сейчас прибавим скорость полета, и обледенение как рукой снимет, — спокойно говорит Петр Иванович Девятов.

Легкое движение рычагом сектора газа, летчик берет штурвал на себя.

И сейчас же дрогнули стрелки указателей скорости и высоты, а вслед за этим растаяли на стеклах и лед.

— В этом нет ничего удивительного, — поясняет П. И. Девятов. — Ведь стоит увеличить скорость, как под действием трения о воздух поверхность самолета нагревается сильнее и слой льда тает.

Облачность уже внизу — в окна кабин бьют яркие лучи солнца, над самолетом небо, но не светло-голубое, каким мы привыкли видеть его с земли, а темно-синее, почти фиолетовое.

Толстый слой облаков плотно заслоняет собой землю. Штурману же это несколько не мешает ориентироваться.

Слышен слабый щелчок переключателя, и почти сразу же на экране радиолокатора самолета стали видны контуры поверхности земли. Теперь Николаю Дмитриевичу Солянову не составляет труда сверить карту с местностью. Расчеты оказались правильными — воздушный корабль шел точно по курсу.

Пора идти на снижение. Самолет склоняется вперед. И снова машина попадает в густую облачность. Но это только на несколько минут. А потом перед взором пассажиров все яснее и яснее начинают вырисовываться леса и холмы, затем становятся заметными и дороги Подмосковья.

Приятным для пассажиров было это воздушное путешествие в отличном, комфортабельном скоростном самолете. Пройдено три тысячи километров.

...Вот уже почти совсем не слышно шума двигателей. За бортом самолета мелькают деревья и дома.

Воздушный корабль мягко касается бетонной дорожки.

Мы — на земле. Здравствуй, Москва!

В. НУДЛЕР.
Н. КУЗНЕЦОВ.
Фото авторов.

каждого агрегата самолета. Ведь здесь в стрatosфере, скорость полета корабля достигает 850, а то и более километров в час.

Вот у приемно-передаточной радиостанции склонился бортрадист Н. Метелин. Он внимательно прислушивается к радиосигналам с земли и передает штурману Н. Солянову пеленги, а тот, уточнив курс, сообщают о поправках командиру корабля.

Большой интерес представляют 50 лучших моделей обуви и галантерейных изделий, рекомендованных контролем ассортиментным комитетом Министерства легкой промышленности СССР для внедрения в производство.

На обычных транспортных самолетах с обледенением трудно бороться. Иное дело для «ТУ-104».

— Сейчас прибавим скорость полета, и обледенение как рукой снимет, — спокойно говорит Петр Иванович Девятов.

Легкое движение рычагом сектора газа, летчик берет штурвал на себя.

И сейчас же дрогнули стрелки указателей скорости и высоты, а вслед за этим растаяли на стеклах и лед.

— В этом нет ничего удивительного, — поясняет П. И. Девятов. — Ведь стоит увеличить скорость, как под действием трения о воздух поверхность самолета нагревается сильнее и слой льда тает.

Облачность уже внизу — в окна кабин бьют яркие лучи солнца, над самолетом небо, но не светло-голубое, каким мы привыкли видеть его с земли, а темно-синее, почти фиолетовое.

Толстый слой облаков плотно заслоняет собой землю. Штурману же это несколько не мешает ориентироваться.

Слышен слабый щелчок переключателя, и почти сразу же на экране радиолокатора самолета стали видны контуры поверхности земли. Теперь Николаю Дмитриевичу Солянову не составляет труда сверить карту с местностью. Расчеты оказались правильными — воздушный корабль шел точно по курсу.

Пора идти на снижение. Самолет склоняется вперед. И снова машина попадает в густую облачность. Но это только на несколько минут. А потом перед взором пассажиров все яснее и яснее начинают вырисовываться леса и холмы, затем становятся заметными и дороги Подмосковья.

Приятным для пассаж