



# НА СМЕНУ!

ОРГАН СВЕРДЛОВСКОГО ОБНОМА И ГОРКОМА ВЛКСМ

№ 19 (5185) | Воскресенье, 13 февраля 1955 г. | Цена 20 к.

## Твоя профессия...

НА ЮЖНОМ руднике в городе Асбесте есть экскаватор № 88. На его борту — изображение комсомольского значка и надпись крупными белыми буквами: «Комсомольский экскаватор». Экипаж этой машины прославился умелым трудом: в кабине висит алый, обрамленный золотистой бахромой, переходящий вымпел горкома ВЛКСМ. Старший машинист комсомольского экскаватора — потомственный горняк Валентин Контеев.

Комсомолец Контеев со всей страстью, самозабвенно любит свою профессию. И тому, кто слушает его рассказ о работе, невольно начинает казаться, что машинист экскаватора и есть самая увлекательная профессия. А послушать шахтера — и он докажет, что нет дела полезнее, чем добывать уголек, токарь убедит вас в превосходстве своей работы, сталевар найдет неопровержимые доводы в защиту своей огненной профессии, тракторист, конечно, заведет разговор о прелести вести машину по степи в час рассвета, навстречу солнцу и оставляя за собой ленту вспаханного чернозема, доярка, вероятно, лукаво улыбувшись, спросит: «Сколько вы съели за жизнь масла, сколько выпили молока?». И так каждый, по-настоящему любящий свою профессию, — кузнец и повар, шофер и продавец, лесоруб и ткачиха, плотник и кондитер, каменщик и швея... Да разве перечислишь их все, наши профессии, разве хватит слов, чтобы рассказать о них, ничего не упустив! Их тысячи — разных и интереснейших!

Но надо избрать одну и ей посвятить свою жизнь. В ранней юности многие из нас мечтают стать летчиком, капитаном дальнего плавания, путешественником. Ничего не скажешь — замечательные профессии. А станет человек взрослее и поймет, что тысячи рук строят самолет, оборудуют корабль. И эти руки Родина ценит ничуть не меньше других. Нет такой профессии, которая не может стать гордостью ее хозяина!

Надо любить свою профессию, до конца, никогда не забывать, что работа, которую ты выполняешь, очень нужна обществу. А любящий профессию, отдаст ей себя всего лишь тогда, когда станешь мастером своего дела,

когда каждый день будет шагом вперед на пути совершенствования. Тогда ты узнаешь, что без тебя не могут обойтись, что трудись ты для всего народа.

Еще в годы первых пятилеток родилось у нас четкое определение людей, не постоянных в профессии: их называли летунами. И сейчас есть любители порхать с места на место. Сегодня он хочет стать токарем и ему верят, что он будет учиться избранной профессии, завтра он раздумал и решил стать шофером, а послезавтра бросил автомобиль и пошел заниматься в маляры. Иные из таких кичатся: вот-де сколько у меня профессий. А на самом деле ни одной, ибо ни одну профессию он не знает толком и ни в одной не достигнет совершенства.

У нас не уважают таких людей, их не задерживают на предприятии и никто никогда не вспоминает добрым словом. Разве скажут: «Был тут один ветрячок, да куда-то перепорхнул».

Миллионы советских людей трудятся в промышленности, на транспорте, стройках, в сельском хозяйстве, тысячи готовят себя к благородному поприщу по избранной профессии в ремесленных и технических училищах, в школах ФЗО, на различных курсах, в учебных заведениях. И каждый, в ком бьется горячее сердце патриота, гордится своей профессией. Еще не всегда и не все отдают себе отчета в значении своего труда для государства. Иные добросовестно делают на первый взгляд будничное дело, а когда вдумаются в значение своей работы, когда посмотрят на общие результаты сделанного миллионами людей, дух захватывает от величественной картины, сердце наполняется гордостью за свой народ и за свою профессию.

Никогда не забывай о своем великом назначении создавать материальные ценности коммунизма. Учись работать, совершенствуй свою профессию. К твоим услугам все — и курсы технического минимума, и школы высокой производительности труда, и учебные заведения, и товарищи, всегда готовые передать тебе свой опыт.

Пусть дорога тебе будет твоя профессия, какое бы название она ни носила, ибо у тебя, у твоих друзей, у всех нас, в конечном итоге, одна профессия — строитель коммунизма!

## СЕМЬ ПОСТОВ ОДНОГО УЧАСТКА

Комсомольские контрольные посты на строительном участке помогают улучшить организацию труда

На строительную площадку подошел автосамосвал, нагруженный цементом. Шофер, лихо развернув машину, остановил ее и сыпал цемент прямо на снег.

— Так вот и портят добро! — возмущился Василий Киселев, проходивший мимо, и поспешил к машине.

— Слушай, друг, у нас есть лари для цемента. Вон они стоят. Зачем же ты на снег сыплешь?

Шофер ничего не ответил на замечание, махнул рукой, затем дал газ, и машина скрылась за поворотом. Василий посмотрел вслед и сказал вдогонку: «Нет, это тебе так не пройдет!»

Разыскав мастера Василия Тюлькина, Киселев сообщил ему о происшествии. Мастер поставил в известность главного инженера строительного участка. На другой день на доске объявлений вывесили приказ, в котором шоферу был объявлен выговор.

Еще совсем недавно на четвертом строительном участке треста Уралстройпуть подобная небрежность была нередким явлением. Случалось, что на объектах расхищались или просто небрежно хранились материалы, нарушалась трудовая дисциплина.

Все это очень волновало комсомольцев участка, душой болевших за производство. Каждому хотелось помочь администрации устранить недостатки. Но как?

Тут-то и пришла мысль об организации контрольных комсомольско-молодежных постов.

Работники Кагановичского райкома ВЛКСМ решили помочь комсомольцам. Секретарь райкома Александр Асабин несколько раз приезжал на участок, советовал, на каких объектах организовать посты, рассказывал о том, как они должны работать.

Поддержали инициативу комсомольцев партийная и профсоюзная организации. В каждый пост вошло по три человека; комитет ВЛКСМ утвердил руководителей. Всего создали семь постов. Решили, что пост Валентины Небогатиковой будет следить за качеством выполняемых работ; пост Василия Киселева — за экономией и своевременным обеспечением строительными материалами, пост Валентины Мал-

ковой — за сохранностью стройматериалов; пост Геннадия Сюнина — за соблюдением трудовой дисциплины и т. д.

Работать вначале было трудно. Многие рабочие не верили в посты, считали их бесполезными.

Начальник стройучастка Аркадий Навлович Гилев собрал руководящий состав и, разъяснив роль постов на производстве, потребовал оказывать им поддержку.

На четвертом прорабском пункте одно время участились случаи хищения пиломатериалов. Члены комсомольского поста Валентины Малковой решили проследить, кто же занимается этим позорным делом. Как-то, идя на обед, Валентина заметила, что кто-то пилит хорошие доски. Она подошла ближе. Это были рабочие Сикутская, Гурьева, Рогачева и другие.

После обеда Валентина зашла в комитет комсомола к секретарю Зоре Леккеру, рассказала ему об этом и записала в журнал учета сигналов. Леккер написал докладную начальнику участка. Виновники порчи лесоматериалов были наказаны.

Особенно доставалось от контрольных постов тем строителям, которые допускали брак в работе. В мае прошлого года на строительстве двадцатиквартирного дома работала бригада штукатуров Шлыкова. Однажды в конце смены к ним подошла Валентина Небогатикова. Опытный глаз сразу обнаружил недоделки.

— Алексей Иванович! Отделку-то фасада вы сделали по неверному шаблону.

Шлыков начал возражать, хотя и видел, что Валентина права: — Ничего, можно работу сдавать.

— Нет, надо переделать.

Как раз подвернулся замполит Юрий Алексеевич Халтурин, он согласился с замечаниями Валентины.

Шлыкову ничего не оставалось, как приступить к переделке.

Бывало и так: какую-нибудь бригаду не обеспечивают вовремя материалами, бригадир «нажимает» на начальство, но порою — тщетно. Займется этим контрольный пост — глядишь, дело наладилось.

Комсомольско-молодежная бригада Ивана Лагуткина, рабо-

тавшая на 29-квартирном доме, часто простаивала. Василий Киселев подошел к бригадире:

— Почему без дела, Ваня? — Раствора и кирпичца нет, да и рабочей силы не хватает. Прорабу несколько раз говорил — толку мало.

— Сейчас что-нибудь сделаем.

Василий побежал искать прораба.

Прораб, Виталий Зарубин, пообещал помочь. Но Василий не успокоился. Он попросил секретаря комитета ВЛКСМ Зору Леккера проследить за этим делом. Прораб сдержал слово. Бригада Ивана Лагуткина выполнила план и за высокие показатели в городском соревновании получила переходящий вымпел горкома ВЛКСМ.

Эти примеры свидетельствуют о том, что контрольные комсомольско-молодежные посты являются активными участниками борьбы за экономию материалов, за высокую культуру производства.

Почему хорошо работают посты на четвертом стройучастке? Потому, что они повседневно ощущают руководство со стороны комитета ВЛКСМ. Член комитета Альберт Баев, отвечающий за производственный сектор, часто собирает членов постов, совместно с ними планирует работу сектора. Кроме того, комитет обобщает положительный опыт работы того или иного поста, совместно обсуждает очередные «молнии», в которых, на основании материалов и сигналов постов, критикуются нарушители трудовой дисциплины, показываются лучшие рабочие.

Посты являются большим помощником комитета ВЛКСМ стройучастка и его опорой, активно помогают комитету решать многие производственные вопросы.

Комсомольские посты стройучастка воспитывают молодежь в духе коммунистического отношения к труду, в духе советского патриотизма.

Многие молодые рабочие стройучастка являются передовиками производства — в этом тоже немалая заслуга комсомольских постов.

Е. ШИХАЛЕВ,  
инструктор Свердловского горкома ВЛКСМ.

## КАНДИДАТЫ НАРОДА



Германа Михайловна Дьячкова знает верхнесалдинцы как умелого работника, скромного, отзывчивого человека. Коллектив Верхне-Салдинского металлургического техникума выдвинул его кандидатом в депутаты областного Совета по Верхне-Салдинскому-Северному избирательному округу.



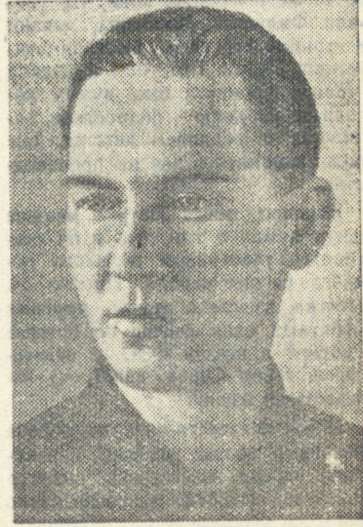
Большое доверие оказал коллектив Богословского алюминиевого завода работнице глиноземного цеха Маргарите Александровне Епанчиной. Ее выдвинули кандидатом в депутаты областного Совета по Краснотуринскому-Заводскому избирательному округу.



Фрезеровщице Татьяне Ивановне Угрюмовой двадцать второй год. Но трудящиеся поселка Арбатский не смущают ее молодость. Они глубоко уважают девушку за честный, самоотверженный труд. Татьяна выдвинута кандидатом в депутаты облсовета по Верхне-Туринскому-Западному избирательному округу.



Члены сельхозартели имени Ленина и коллектив фабрики имени Малышева единогласно приняли предложение выдвинуть кандидатом в депутаты областного Совета по Логиновскому избирательному округу Белоярского района молодого коммуниста, агронома Анну Васильевну Юрину.



Трудящиеся Четкаринской МТС и члены колхоза имени Маленкова, Пышминского района, выдвинули кандидатом в депутаты областного Совета по Четкаринскому избирательному округу передового тракториста комсомольца Менухова Анатолия Ивановича.







## Полтора года в воздухе Так поступают отважные Друзья великого ученого

... Самолет набрал высоту и, плавно покачиваясь, лег на курс. Внизу на сотни километров раскинулась тундра, ровная, однообразно белая в холодных снегах, закрытых зыбким молоком тумана. Вот вдаль мелькнула узкая полоска Обской губы, вот она уже медленно заземлилась под крылом самолета. Голубая дорога вела на Салехард. В кабине забко поживались пассажиры. Они были спокойны — машину вел опытный командир корабля, хорошо известный здесь, на Севере, — Николай Григорьевич Грязнов. Не раз преодолевал он воздушные пространства от Тюмени до Салехарда и дальше на север. Сколько нужных грузов получили за это время люди, живущие за полярным кругом. И ни разу не случилось аварии, ни разу самолет не задержался в пути. Даже из самых трудных моментов его командир умел выходить победителем.

Волевая рука пилота уверенно держала штурвал, а глаза внимательно присматривались к показаниям приборов. Вдруг чуткий слух уловил в ровном гудении моторов тот специфический хлопок, который бывает так тревожен в воздухе. Один, другой, третий. Взгляд как-то сам собой метнулся к стрелке тахометра: да, обороты падали, стрелка медленно отклонялась влево. Самолет напряженно задрожал и начал крениться. В выхлопные патрубки брызнуло языкатое пламя, лизнуло пробки бензобаков. Заволновались пассажиры. Еще 1—2 минуты — и...

«Выключить мотор», — мелькнула мысль. Алый язык вздрогнул и оборвался. Теперь работал только один мотор, только одно сердце самолета. Крен увеличился. Но лицо пилота оставалось таким же волевым, таким же спокойным, как и всегда.

— Вызывай Салехард, протянем на одном. Пусть подготовят площадку, — крикнул он радисту Бессонову.

Самолет пошел на снижение. Поворот руля. Элероны увеличивают подъемную силу крыла. Крен уменьшается. Медленно тянутся минуты. Все ближе и ближе ровная гладь губы. Но приземляться нельзя ни в коем случае. Кругом тундра, мороз. Оказаться в таких условиях вдаль от жилищ — значит добровольно обречь себя на гибель.

Десять, двадцать, тридцать минут. Все замерли в напряженном ожидании. Но самолет подчинился упорной воле человека. Вот вдаль показались маленькие, подобные спичечным коробкам, домики города. Посадочная площадка готова. Самолет приземляется...

Этот пример, может быть, и не характерен для летчика Н. Г. Грязнова. Это был единственный случай, когда его самолет вдруг отказал в воздухе. Однако случаев, когда как раз мужество, хладнокровие были необходимы более всего, за пятнадцать лет работы майора Грязнова было немало.

В далеком тридцать шестом он пришел в 1-ю Батайскую школу гражданского воздушного флота, а через три года уже начал свою производственную деятельность. Война застала молодого летчика в воздухе. 18 августа всем отрядом вылетели на Западный фронт.

Но в 1943 году Грязнову сказали: — У вас богатая специальность. Она очень нужна сейчас в глубине страны.

И с этого времени Николай Григорьевич бессменно в Свердловске, в местном аэропорту.

Вот, в сущности, и вся биография этого человека.

Летчик гражданского флота... Эта профессия для многих людей, не знающих ее, кажется спокойной. Но с этим определением нельзя согласиться. Работа упорная, трудная, а что касается покоя, то как раз его здесь не увидишь. Здесь труд, и между ним и подвигом граница неощутима. Недаром летчик Грязнов был награжден орденом Отечественной войны именно за работу в тылу.

Пятнадцать лет своей жизни посвятил любимому труду Николай Григорьевич. За это время он пролетел 3 миллиона километров. Это значит, если бы самолет избрал своим курсом экватор, то пришлось бы ему обогнуть земной шар 75 раз. Мы попытались подсчитать, сколько часов провел летчик в воздухе. Получилась внушительная цифра — 14 тысяч, или более полтора лет.

Впрочем, дело, конечно, не в километрах и не в часах. Сколько грузов, нужных для страны, перевез самолет! Скольким людям он спас жизнь!

Сейчас Николай Григорьевич совмещает рейсовые полеты по расписанию с инструкторской работой, им подготовлено множество командиров кораблей. В Новосибирске, в Москве — всюду трудятся его воспитанники. И говорит о них Николай Григорьевич с гордостью: будущие миллионеры...

А. ПУДВАЛЬ.

НА СНИМКЕ: Н. Г. Грязнов со своим воспитанником, будущим командиром корабля Владимиром Рушинцевым перед очередным вылетом.

Снимок И. Пашкевича.

## Пионеры спасли товарища

УТРОМ 20 января пионеры 6 класса «а» свердловской школы № 50 вышли на старт, чтобы участвовать в лыжных соревнованиях на приз газеты «Пионерская правда». Вдруг они увидели, что под прохлывшим по Верх-Исетскому пруду мальчиком проломился лед. Мальчик стал тонуть. Пионеры под руководством преподавателя физкультуры З. А. Прохоровой поспешили на помощь. Но лед был тонкий, пройти по нему было невозможно. Тогда шестиклассники Юра Смирнов и Витя Седых сняли лыжи и на них ползком стали пробираться к тонущему. Вот и полынца. Пионеры с трудом вытащили мальчика на лед. Он был без сознания. Вымокшая одежда обледенела. Тогда трое ребят сняли с себя шубы и, закутав мальчика, унесли к карете скорой помощи. Спасенный оказался учеником четвертого класса школы № 29 Валериком Лоевым. Благодаря заботе пионеров Валерик выздоровел и сейчас уже посещает школу.

Совет дружины школы № 29 объявил пионерам Ю. Смирнову и В. Седых благодарность.

Т. ТАРАМЖЕННА,  
старшая пионервожатая школы № 29.

## Н. Э. Циолковский и юные техники Урала

В 1935 году Свердловский обком комсомола издавал детский технический журнал «Техника смене». Интересно то, что в журнале самое горячее участие принял основоположник теории реактивной техники, наш великий ученый К. Э. Циолковский.

В начале 1935 года редакция решила открыть новый отдел в журнале «И они были маленькими», в котором предполагалось представлять слово замечательным людям нашей науки. По просьбе редакции Циолковский написал специально для журнала свою автобиографию. В ней Константин Эдуардович рассказывал, как с самого детства и до глубокой старости пророс мечту о полетах в межпланетные пространства, о завоевании Вселенной. Автобиография Циолковского печаталась в №№ 2, 3 и 4 «Техника смене». В четвертом же номере было (также впервые) опубликовано обращение К. Э. Циолковского к юным техникам.

В мае 1935 года в редакцию пришло письмо юного техника В. Ворошилова из Серовского района. Он просил рассказать, как конструируются ракетные двигатели. Письмо Ворошилова было направлено Циолковскому, и вот в июньском номере журнала появилась его небольшая, но интересная статья «Изобретателям реактивных машин». Константин Эдуардович рассказывал о сути реактивного движения, о реактивных машинах. Но, писал он, конструировать и строить такие ма-

шины — дело очень сложное и непосильное для юных техников.

Что же тогда могут сделать ребята? Циолковский предлагал вниманию юных читателей журнала интересные игрушки — лодку с пушками, лодку с горизонтальным фонтаном, реактивный автомобиль, аэроплан с ракетой. Тут же воспроизводились их чертежи, выполненные К. Э. Циолковским.

«Кроме забавы, — писал ученый в заключение, — эти игрушки могут служить переходной ступенью к устройству реактивных стратопланов».

Статья очень понравилась юным читателям. Продолжительное время у многих имя Циолковского не сходило с уст. Юные изобретатели по примеру Циолковского взялись за конструирование новых игрушек. Посыпались письма к «дедушке Косте». Но 19 сентября 1935 года Циолковского не стало...

В 1947 году в Москве под редакцией Тихонравова были изданы сочинения Циолковского в виде сборника «Труды по ракетной технике». В предисловии к этому сборнику Тихонраов говорит о статье Циолковского «Изобретателям реактивных машин», как о неопубликованной рукописи. На самом деле это вовсе не так.

Статья «Изобретателям реактивных машин», подобно чудесным автобиографическим воспоминаниям «Черты моей жизни», была опубликована у нас, в Свердловске, двадцать лет назад.

Н. ПАСТУХОВ,  
инженер.

## „Сухой“ лед

Часто в летний день на улицах города можно видеть ставшую уже привычной, но довольно любопытную картинку. Продащица мороженого достает из холодного контейнера ровные квадраты. Жара градусов тридцать, а мороженое твердое, ледяное. Заглянешь в контейнер и увидишь, что мороженое обложено большими, похожими на сахар, кусками белого льда. Он необычный. Возьмешь его в руки, поддержишь — холодный-холодный, даже кожу прищипывает, а зазеваешься, не бросишь во-время — и на ладони появляется ожог. Если положить на бумагу кусок обычного льда, то через некоторое время на его месте окажется лужица, и бумага промокает. А от этого, необычного льда, ничего не остается: полегит он на бумаге, подымит да и испарится, а бумага сухая. «Сухой лед» — называют его в обиходе. Как же

приготавливают его? Что служит сырьем для этого льда? Почему это вещество «испаряется»? Мы побывали на Свердловском заводе «сухого» льда. Здесь почти на каждом шагу пришлось встречаться с явлениями довольно необычными. Оказалось, например, что сухой лед — это не что иное, как твердая углекислота — твердый газ! А сырьем для него служит дым из котельной. Там в специальных печах сжигают антрацит и кокс. Получаемый пар приводит в движение заводские механизмы и установки, а дым при помощи всасывающих вентиляторов через подземные проходы подается в специальные башни. В дыме и содержится углекислый газ. Но, кроме него, здесь немало и других соединений. Как же выделяется углекислота из этих соединений? Довольно просто. Противоточная холодная вода прекрасно выполняет эту работу: все



соединения под ее воздействием оседают.

Но меняется и углекислый газ. Охлаждаясь, он становится тяжелым, малоподвижным и необыкновенно ленивым. Химикам удалось переохладить этого лентяя. Сразу же после очищения его начинают испарять кипятком. Разогретый, он становится легким и быстро заплывает по трубам. Затем начинается уплотнение газа в компрессорах. При давлении в 75 атмосфер он превращается в красивую, подвижную,

как ртуть, изумрудную жидкость.

Очень интересно одно свойство этого «жидкого» газа: выходя «на волю», он способен создавать низкие температуры, достигающие 44 градусов, причем в процессе такого «освобождения» он сам превращается в снег. Вот это-то свойство жидкой углекислоты и используется при получении сухого льда.

Жидкий газ последовательно перегоняется в три ряда баллонов. При первом перепаде давление с 75 атмосфер изменяется до 24. Этот перепад дает значительное охлаждение, но углекислота попрежнему продолжает быть жидкостью. При втором перепаде давление падает до 8 атмосфер и температура достигает уже минус 44 градуса. Наконец, происходит третий перепад — перегонка углекислоты в ледогенераторы с давлением в 5,24 атмосферы. Здесь получается не снег, а лед, обладающий температурой 78,6 градуса ни-

же нуля. Эти прочные, молочные кристаллы не что иное, как новое агрегатное состояние углекислого газа. Вот почему при «таянии» «сухой» лед превращается не в жидкость, подобно обыкновенному льду, а в газ.

Чрезвычайно широк круг применения этого интересного вещества. Без него почти невозможно обойтись летом на мясных и молочных комбинатах. Но это — лишь одна, очень узкая область использования «сухого» льда. Интересно то, что на современном этапе развития техники без этого носителя низких температур невозможно построить почти ни одну машину. В так называемой «обработке» холодом «сухой» лед совершенно незаменим.

\*\*\*

НА СНИМКЕ: заводская лаборатория Р. И. Шуб и аппаратная молодежной бригады Александра Дружинина апробируют новую партию «сухого» льда.

Снимок И. Пашкевича.

Редактор М. ПИЛИПЕНКО.