

ЧТОБ ЕЩЕ БОГАЧЕ БЫЛИ ПОЛЯ, ЗЕЛЕНЕЛИ ЛЕСА

БОЛЬШУЮ ПОМОЩЬ ОКАЗАЛИ В 1960 ГОДУ АВИАРАБОТНИКИ УРАЛА ТРУЖЕНИКАМ СЕЛЬСКОГО И ЛЕСНОГО ХОЗЯЙСТВА.

В предстоящем году эта помощь будет еще больше. Авиажимработы предполагается выполнить на площади 350 тысяч гектаров.

ЧЕЛЯБИНСКАЯ ОБЛАСТЬ.

В предшествующие годы в Курганской области проводилась подсадка пастбищ с самолета. Это дало повышение удоя коров. В 1961 году подсадка пастбищ будет проведена в Челябинской области на площади 5 тысяч гектаров.

ПЕРМСКАЯ ОБЛАСТЬ.

В Пермской области успешно прошли опыты по

СТРОГО ВЫПОЛНЯЯ НАСТАВЛЕНИЯ...

ОБЕСПЕЧИТЬ БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ — НАШ ДОЛГ

В текущем году летный коллектив Курганского подразделения с некоторым запозданием закончил подготовку к осенне-зимней навигации. Ввиду напряженной работы по выполнению производственного плана зачеты у летного состава были приняты позднее намеченного срока. Но тем не менее теоретическая подготовка пилотов проведена в полном соответствии с программой.

Чтобы успешно работать в зимнюю навигацию, нужно с особой тщательностью проводить межсезонную тренировку, особое внимание уделять полетам в облаках и естественных сложных метеоусловиях. В процессе тренировки у некоторых пилотов выявились ошибки в технике пилотирования, но они тут же были устранены.

Чтобы качественно провести тренировку, командный состав летного коллектива много внимания уделял наземной подготовке пилотов. К таким командирам можно отнести командира звена самолетов Ан-2 В. П. Чинилина и командира санитарного звена А. Б. Шилова, которые, передавая свой богатый опыт, добиваются хороших результатов.

Правда, не все еще пилоты идут с желанием на тренировку, очевидно, считают ее второстепенным делом, без которого можно обойтись. Однако практика доказывает их заблуждение. Так, командир самолета В. Д. Терехов допускал непостоянство в производстве посадки, а сказать об этом командиру боялся, избегая дополнительных тренировок. Командир звена тов. Чинилин заметил недостаток, провел наземную подготовку с тов. Тереховым, а затем и тренировочные полеты. Оказалось, тов. Терехов неправильно распределял внимание при посадке.

Сейчас тов. Терехов успешно выполняет самостоятельные полеты по перевозке грузов.

Как-то пилот Д. Н. Соколов сказал командиру звена тов. Шилову, что у него плохо получается взлет на самолете Як-12А. Командир звена побеседовал с пилотом о технике выполнения взлета, дал дополнительную тренировку. Ошибка была в том, что перед полетом пилот передавал триммер.

Задание на полет Экипажу коммунистического труда

По заказу Уральского управления ГВФ в свердловской типографии «Уральский рабочий» отпечатаны бланки «Задание на полет». Они несколько отличаются от обычных.

На одних бланках на первой странице напечатано красной краской «Экипаж коммунистического труда», на других синей краской — «Экипаж, борющийся за звание коммунистического».

Бланки будут разосланы в подразделения Уральского территориального управления ГВФ.

внесению микроудобрений в посевы. В предстоящем году эти работы продолжатся на большой площади.

СВЕРДЛОВСКАЯ ОБЛАСТЬ.

С помощью авиационной обработки в Свердловской области проводился уход за составом леса. В будущем году работа будет произведена на территории 5 000 гектаров.

ТЮМЕНСКАЯ ОБЛАСТЬ.

Здесь продолжают опытные работы по авиажимпрополке посевов овощей.

В 1960 году наш летный коллектив добился неплохих результатов, работая без летных происшествий, но тем не менее не выполнил основного требования — изжить предпосылки к летным происшествиям. Мы имели случаи нарушений летным составом правил полета и правил эксплуатации материальной части.

Так, в январе 1960 года пилот В. Д. Котыбаев из-за плохой осмотрительности нарушил на ветку и распорол фюзеляж самолета Як-12. Это могло привести к еще более тяжелому летному происшествию — поломке винта.

С пилотом была проведена большая воспитательная работа, случай обсуждался на собрании в летном коллективе, где пилоты по-деловому осудили проступок своего товарища, допущенный в результате халатности. Котыбаев обещал не допускать впредь подобных нарушений, и слово свое сдержал.

Особое внимание мы уделяем послеполетным разборкам, которые являются поистине школой летного мастерства. Пилоты рассказывают о своих ошибках, и мы всем коллективом помогаем их устранить.

В нынешнем году четыре пилота повышены в классе и четыре переучились на новую материальную часть. Если учесть, что наш коллектив невелик, то эти показатели совсем неплохие.

На своем опыте мы убедились, что безаварийности в работе можно добиться лишь в том случае, если за это будет бороться весь коллектив, если будет проводиться работа по предупреждению летных происшествий, если каждый пилот будет строго выполнять все наставления, регламентирующие безопасность полетов.

А. ЧЕРНЯВСКИЙ,
командир летного
коллектива
Курганского подразделения.

В несколько строк

ВЕСТИ ИЗ ПОДРАЗДЕЛЕНИЙ

В Свердловском аэропорту состоялась отчетно-выборная комсомольская конференция. Она прошла при большой активности всех участников. Избран новый состав комитета комсомола.

* * *

Активисты художественной самодеятельности Челябинского подразделения начали подготовку к смотру народных талантов. Кружковцы разучивают новые номера.

* * *

В поселке Свердловского аэропорта коллектив СМУ-8 сдал в эксплуатацию общежитие на 66 комнат. В общежитии поселятся работники порта, пилоты и строители.

* * *

Весной этого года в Кургане было открыто городское агентство Аэрофлота. Оно пользуется большой популярностью у населения. Большинство билетов распространяется кассирами агентства.

В 1960 году значительно возросли перевозки пассажиров по местным воздушным линиям Курганской области.



Орган политотдела Уральского территориального управления ГВФ и теркома профсоюза авиарботников

№ 89 (1010).

СУББОТА, 26 НОЯБРЯ
1960 г.

Год издания 18-й

О ТЕХ, КТО РЕШИЛ РАБОТАТЬ И ЖИТЬ ПО-КОММУНИСТИЧЕСКИ



УСПЕХИ ВООДУШЕВЛЯЮТ

Зимней навигации. Однако в процессе работы оказалось, что не хватает некоторых строительных материалов, краски, инструментов. Профорг службы В. Г. Григоренко обратился за помощью к секретарю партийного бюро В. М. Лебединскому и необходимой помощи коллективу своевременно была оказана. Помещение АДП к зимней навигации отремонтировали в точно установленные сроки.

Как же выполняют взятые социалистические обязательства работники службы движения? Надо сказать, что дело у них спорится. Так, в течение 1960 года по вине работников службы нет ни одного случая летного происшествия. Диспетчерский состав, по отзыву летного состава, хорошо справляется со своими обязанностями. Это высокая и заслуженная оценка.

Особенно умело, со знанием дела трудятся на своем посту диспетчеры И. О. Данбулатов, В. Г. Григоренко, Н. В. Сумский, В. А. Туренко. Давая конкретные и четкие указания в службе, выясняя причины нарушения организации летного дня, они тем самым способствуют повышению регулярности полетов, а, следовательно, обеспечивают успешное выполнение производственных планов личным составом аэропорта.

Метеорологические условия на Севере сложны и неустойчивы. Чтобы оперативно передать ту или иную команду на борт самолета, дежурному диспетчеру зачастую приходится использовать все средства связи. Поэтому от работников службы движения требуются высокое мастерство, твердые практические навыки. С целью повышения знаний диспетчеров с ними регулярно проводятся разборы, специальные занятия на тему, как правильно рассчитать полетный вес самолета с учетом метеорологической обстановки и нали-

чия запасных аэродромов по маршруту полета и по другим вопросам.

Больше стали уделять внимания здесь и технической учебе. Составили план занятий. Каждый диспетчер получает индивидуальное задание. Кроме этого, весь состав службы движения прошел переучивание в учебно-тренировочном подразделении, многие работники коллектива стали классными специалистами. Например, диспетчерам тт. Григоренко, Сумскому, Сердюкову и Туренко присвоен третий класс, а тов. Данбулатов стал диспетчером второго класса.

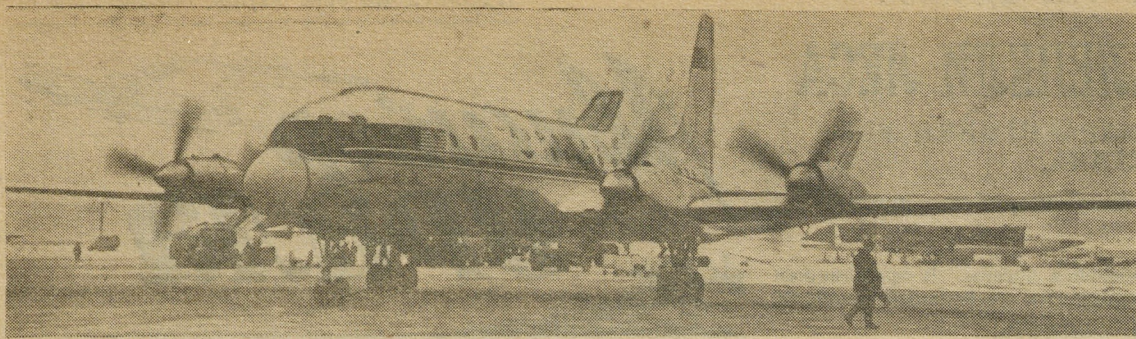
Систематически повышая свои знания, работники службы движения, естественно, стали значительно лучше трудиться. Так, подводя итоги работы за третий квартал, было установлено, что диспетчера взятые на себя социалистические обязательства выполняют с честью. Вскоре этому коллективу было присвоено почетное звание — служба коммунистического труда. Звания ударников коммунистического труда получили лучшие диспетчеры тт. Данбулатов, Григоренко и Сумской.

Высокая оценка, полученная коллективом службы движения, воодушевила диспетчеров. Сейчас они работают еще с большим энтузиазмом, чтобы своими новыми славными делами оправдать почетное звание разведчиков будущего.

А. БЕРДНИКОВ,
заместитель командира
по политчасти Салехардского
подразделения.

На снимке: члены коллектива службы движения (сидят): В. Г. Григоренко, А. С. Седов, В. А. Туренко, (стоят): И. О. Данбулатов, В. В. Серегин, В. Г. Труханов.

Мы будем работать, чтобы вытравить проклятое правило: «каждый за себя, один бог за всех», чтобы вытравить привычку считать труд только повинностью... Мы будем работать, чтобы внедрить в сознание, в правило, в повседневный обиход масс правило: «все за одного, один за всех»... Мы придем к победе коммунистического труда!
В. И. Ленин.



Самолет Ил-18, обслуженный в Свердловском аэропорту, готовится к вылету в рейс.

На главном направлении

НА состоявшемся недавно расширенном пленуме Уральского территориального профсоюза авиаработников были заслушаны доклады председателей местных комитетов о работе профсоюзных организаций по выполнению решений Пятого пленума ВЦСПС и ЦК профсоюза авиаработников.

О работе профсоюзной организации Кольцовского аэропорта на пленуме докладывал Д. Я. Смирнов. Он отметил, что значительных успехов по выполнению производственного плана добился коллектив связи Свердловского порта.

Вступив в соревнование с Ленинградским аэропортом, коллектив Кольцовского аэропорта все силы направляет на то, чтобы сделать свой порт лучшим на трассе Москва—Владивосток.

Внедрение новой, более совершенной техники, — говорил тов. Смирнов, — значительно облегчило нам руководство движением самолетов. Но следует отметить, — сказал докладчик, — что у нас крайне мала еще площадь бетонированного покрытия, поэтому поршневою авиатехнику, заправщики и перронные механизмы приходится ставить на грунт, что сказывается на их работоспособности, — техника преждевременно выходит из строя; этот важный вопрос требует скорейшего разрешения.

Борясь за технический прогресс, за новые темпы роста производства, профсоюзная организация порта проводит производственные совещания общества рационализаторов и изобретателей. Местным комитетом в этом году разобрано 120 рационализаторских предложений, из которых 107 внедрено в производство.

Говоря об успехах в работе профсоюзной организации Кольцовского аэропорта, тов. Смирнов отметил, что крайне мало внимания еще уделяется вопросам охраны труда и безопасности. До сих пор в порту нет раб-отника по охране труда, а это сказывается на том, что нередки у нас случаи травматизма на производстве. И беда в том, что эти случаи остаются без последствий — их не расследуют. Этот факт нетерпим и нужно приложить все силы на улучшение условий безопасности труда.

Коллективу Свердловского аэропорта, — заключил свое выступление товарищ Смирнов, — предстоит приложить много сил и энергии, чтобы порт стал действительно одним из

лучших на трассе Москва—Владивосток. Это по плечу нашим авиаработникам. Долг партийных и профсоюзных организаций — помочь им в решении этой важной задачи.

Свое выступление работник гидрометеорологической службы тов. Борисова посвятила деятельности профсоюзной организации гидрометеостанций и постов.

Решения июльского Пленума ЦК КПСС по техническому прогрессу в равной степени относятся и к нам, — сказала тов. Борисова. — Оснащение гидрометслужбы новейшей техникой заставило нас значительно перестроить свою работу, поставить главным на повестке дня вопрос технической учебы для быстрейшего освоения новых приборов и механизмов.

Используя методы и опыт труда передовых авиаработников, наши специалисты благодаря повседневной настойчивой учебе добились значительных успехов в овладении новой техникой. Поэтому качество метеослуживания значительно повысилось.

Но недостатки заключаются в том, что еще не полностью задействован и пущен в эксплуатацию ряд новых приборов и агрегатов, что является тормозом в овладении специалистами новой техникой.

Плохо дело обстоит и с кадрами. Из общего числа работников метеослужбы только 39 процентов со специальным образованием. Правда, многое делается, чтобы исправить этот недостаток — организуются всевозможные курсы, чтобы люди имели возможность повышать свои знания и квалификацию.

Мне думается, — говорит тов. Борисова, — что эти недостатки вполне устранимы, нужно только шире использовать опыт передовых коллективов. В этом отношении уже кое-что сделано нами, а именно — синоптики ряда уральских подразделений совершили около 40 выездов в другие коллективы для обмена опытом работы. Метеорологи Свердловска, Челябинска, Кургана и ряда других подразделений поделились друг с другом методами своей работы и внесли в общей сложности по всем вопросам труда около 368 пред-

ложений, из которых 269 внедрено в производство. Значительно возросла активность наших рационализаторов и изобретателей.

Инструктор политотдела И. М. Красулин подробно остановился на вопросах коммунистического соревнования среди коллективов авиаработников, авангардной роли разведчиков будущего в борьбе за технический прогресс.

Начальник службы движения Уральского управления ГВФ Н. И. Кудряшов говорил о том, что технический прогресс в подразделениях должен способствовать повышению безопасности и регулярности движения самолетов.

Вопросы трудовой дисциплины, — сказал начальник политотдела П. А. Андреев, — являются важным фактором всей нашей жизни и деятельности. Нужно сказать, что в данное время дисциплина у нас изо дня в день улучшается, но все-таки в этом вопросе далеко не все сделано местными комитетами, которые по-настоящему не возглавили работу по укреплению дисциплины.

Нам нельзя забывать о том, — подчеркнул П. А. Андреев, — что профсоюзы, как говорил В. И. Ленин «есть организация воспитательная, организация вовлечения, обучения, это есть школа, школа управления, школа хозяйничания, школа коммунизма».

Мы должны не только помнить ленинские слова, но и выполнять их в своей повседневной работе, наращивая темпы производства, на первое место ставя авангардную роль профсоюзных организаций в нашей общественной и политической жизни.

Участники пленума приняли решения по усилению борьбы за технический прогресс.

„К чему приводит формальность?“

Так называлась статья, опубликованная в газете «Авиатор Урала» 16 ноября с. г., в которой отмечались недостатки в подготовке и проведении летно-технической конференции коллектива вертолетов Уктусского подразделения. На заседании местного комитета статья была обсуждена. Критика признана правильной. Приняты меры к устранению недостатков.

СРЕДИ духовных богатств, накопленных человечеством, особое место занимает книга. В ней собран гений и жизненный опыт народов. Книга — источник знаний, она — добрый помощник и советчик.

Сейчас, когда все шире раскрывается духовный мир советского человека, роль книги особенно велика. Она прочно вошла в быт трудящихся, стала неотъемлемой частью их жизни, замечательным средством коммунистического воспитания.

Усвоение коммунистического мировоззрения, овладение основами марксизма — ленинизма, глубокое понимание по-

Твой друг — КНИГА

литики партии являются жизненной необходимостью для каждого советского человека. Поэтому не удивительно то, что за последнее время значительно расширились и углубились интересы читателей.

Большим спросом пользуются труды Маркса, Энгельса, Ленина. Особый интерес получили произведения В. И. Ленина в связи с 90-летием со дня его рождения. Центральное место занимают решения партии и правительства. Читатели стремятся идти в ногу с жизнью.

ДВУХКОНТУРНЫЕ ДВИГАТЕЛИ

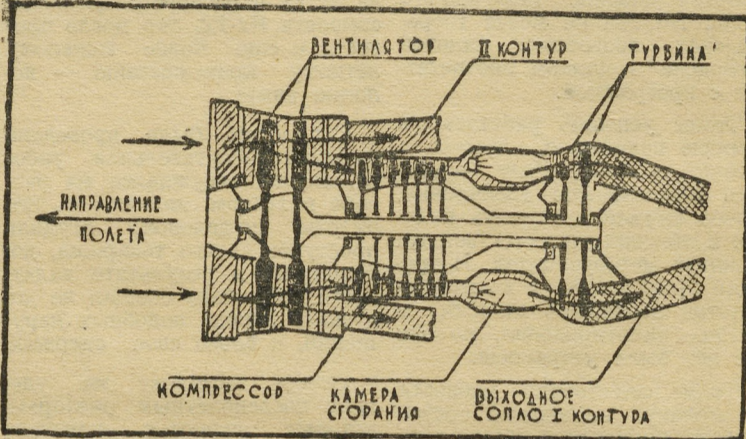
В авиации широко используются турбореактивные двигатели. Их устанавливают как на дозвуковых, так и на сверхзвуковых летательных аппаратах. Однако по своим свойствам они наиболее эффективны при сверхзвуковых скоростях полета. Объясняется это вот чем.

Группа читателей обратилась в газету с просьбой рассказать о турбовентиляторных, или двухконтурных, двигателях, которые сейчас находят все большее применение в авиации.

Ниже мы печатаем статью, опубликованную недавно в газете «Красная звезда».

Тепло, выделившееся в камере сгорания турбореактивного двигателя за счет сжигания горючего (керосина), не полностью используется для получения полезной работы. Значительная часть его — 50—70 процентов — уносится с выбрасываемыми из двигателя горячими газами. Сама же струя газа, оставшаяся в атмосферном воздухе за пролетавшим самолетом, движется с большой скоростью в сторону, противоположную направлению полета.

Внутренний контур турбовентиляторных двигателей такой же, как и у обычных. Воздух здесь сжимается в компрессоре, подогревается в камере сгорания за счет сжигания керосина, проходит через турбину и приводит ее во вращение и, наконец, поступает в выходное сопло. В сопле происходит расширение газа и повышение его скорости. Во внешний контур воздух подается вентилятором, приводимым во вращение турбиной внутреннего контура. Та-



Кинетическая энергия этой струи также является потерей. При полете со скоростью звука она составляет примерно 20 процентов от всей внесенной в двигатель тепловой энергии, а при скорости, в три раза превышающей скорость звука, уже только 5—10 процентов. При этом уменьшаются и тепловые потери.

Таким образом, экономическая работа турбореактивного двигателя может быть достигнута при полетах со сверхзвуковой скоростью. Ну, а если такие скорости не требуются? Тогда нужно каким-то способом понизить скорость истечения газа из двигателя. Одним из таких способов и является переход от обычных турбореактивных двигателей к двухконтурным, или, как их еще называют, турбовентиляторным двигателям.

Отличительная особенность двухконтурных двигателей — наличие еще одного компрессора в дополнительном, втором тракте движения воздуха (см. приведенную здесь схему). Компрессор второго контура в ряде двигателей очень мало сжимает воздух и поэтому может быть назван вентилятором.

Например, контрольный мастер С. И. Костромин, боец ВОХР Н. С. Демин и другие.

И вот, взяв в руки книгу, углубившись в нее, мы чувствуем великую силу этой сокровищницы знаний, этого могучего орудия воспитания и обучения.

И как не вспомнить слова А. М. Горького: «Любите книгу, она облегчит вам жизнь, дружески поможет разобраться в пестрой и бурной путанице мыслей, чувств, событий, она научит вас уважать человека и самого себя, она окрыляет ум и сердце чувством любви к миру, к человечеству».

Инженер-подполковник Н. КОНОВАЛОВ, кандидат технических наук.

И. о. редактора В. Я. РУСИН.

НС30682. Заказ № 5777.

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

Пелипас, контрольный мастер С. И. Костромин, боец ВОХР Н. С. Демин и другие.

И вот, взяв в руки книгу, углубившись в нее, мы чувствуем великую силу этой сокровищницы знаний, этого могучего орудия воспитания и обучения.

И как не вспомнить слова А. М. Горького: «Любите книгу, она облегчит вам жизнь, дружески поможет разобраться в пестрой и бурной путанице мыслей, чувств, событий, она научит вас уважать человека и самого себя, она окрыляет ум и сердце чувством любви к миру, к человечеству».

Инженер-подполковник Н. КОНОВАЛОВ, кандидат технических наук.

И. о. редактора В. Я. РУСИН.