

24 июня гостеприимно распахнулись двери в Кремлевском Дворце съездов перед посланцами женщин всей земли, приехавшими в Москву, чтобы сказать решительное «нет» гонке вооружений, подготовке новой войны, атомной смерти.

В зале заседаний представительницы 119 стран. Здесь женщины со всех континентов земного шара.

Несмотря на различие политических взглядов, цвета кожи, возраста, все они страстно желают мира, счастья своим детям, дружбы между народами.

Нынешний конгресс женщин — особенный. Он войдет в историю как Всемирный форум женщин, в котором принимает участие первая в мире женщина, проложившая путь в космос, летчик-космонавт СССР, Герой Советского Союза Валентина Терешкова.

Внимательно выслушали делегатки конгресса доклад Председателя Международной демократической федерации женщин Эжени Коттон, неоднократно прерывая его аплодисментами.

Конгресс продолжает работу.



№ 49 (1258).  
СРЕДА,  
26 ИЮНЯ  
1963 г.  
Год издания  
XXI

ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА УРАЛЬСКОГО  
ТЕРРИТОРИАЛЬНОГО УПРАВЛЕНИЯ ОРДЕНА ЛЕНИНА  
ГРАЖДАНСКОГО ВОЗДУШНОГО ФЛОТА И ТЕРКОМА  
ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

## Безопасность полетов превыше всего

### Осознавая свою вину...

Как известно, безопасность полетов всегда была в центре внимания и является одним из важнейших показателей в деятельности Аэрофлота. Конечно, в первую очередь безопасность воздушного сообщения зависит от пилотов, от всех работников летно-подъемного состава. Все знают, что неукоснительное соблюдение требований наставлений, приказов, инструкций, регламентирующих летную работу в ГВФ, — долг каждого авиаработника и все же часто еще допускаются непоправимые отклонения и нарушения.

Это, к сожалению, произошло и с экипажем самолета Ан-2, где командиром был до недавнего времени я. В полете мы встретили низкую облачность, но не вернулись на аэродром, а стали снижаться и обходить облачность, надеясь на авось, явно идя на нарушение. В результате получилось опасное сближение со встречным самолетом, которого мы не видели.

Мы понесли заслуженное наказание за допущенное нарушение, но ведь дело

сейчас не только и не столько в нас.

Осознавая свою вину и переживая горький опыт, хочется предупредить других, хочется, чтобы каждый пилот понял: любое, даже самое незначительное нарушение может привести и приводит к тяжелым последствиям.

Что греха таить, часто в нашем экипаже мы не придавали особого значения некоторым вопросам летной практики, пренебрегая так называемыми «мелочами».

Следует, на мой взгляд, твердо помнить о том, что легкомыслие в осуществлении полета, в какой бы малой степени оно не проявлялось, неизбежно скажется отрицательно, обязательно «сыграет» злую шутку, как это случилось с нашим экипажем.

Конечно, очень обидно, когда тебя отстраняют от любимой работы, но ведь могло быть хуже, об этом я буду помнить всегда и хочу, чтобы об этом не забывали все те, кому дорога летная работа в ГВФ.

**В. РЫЧИК,**  
техник по аэродромному  
строительству.

## НЕ ОСТАНАВЛИВАТЬСЯ НА ПОЛПУТИ...

При ознакомлении с выпусками стенной газеты «Аэрофлот», издающейся в Курганском подразделении, чувствуется, что редколлегия в составе тт. Кучеренко, Милютин, Белозерова и Чубейко старается делать газету живой, злободневной и интересной.

Правда, не все пока удается в полной мере. Если говорить о качестве публикуемых материалов и их значимости для жизни подразделения, производственной и общественной, то здесь редколлегия идет по верному пути, отражая жизнь коллектива во всем ее разнообразии.

Возьмем, к примеру, предыдущий номер «Аэрофлота». Броско подана в нем заметка председателя МК профсоюза И. Матюкина «Наши маяки» о передовиках производства. Автор приводит интересные цифры, отражающие рост соревнования за коммунистический труд. Здесь сообщается, что соревнуются в коллективе 220 че-

ловек, а 87 авиаработникам высокое звание уже присвоено.

В этом же номере газеты можно прочесть и о скромном труженике И. И. Бочкареве, бдительно охраняющем самолеты в ночное время, и о работе метеослужбы из заметки на-

### Обзор стенной печати

чальника АМСГ В. Сивкова, и о деятельности ИАС.

Хотелось бы пожелать редколлегии, чтобы она поднимала в стенной газете вопросы дисциплины в подразделении почта, чтобы примеры из дисциплинарной практики командиров и начальников в свете Дисциплинарного устава ГВФ и вопросы безопасности полетов

## ЧЕЛОВЕК МАРАШТ В ЗАВТРА

Кто бы мог подумать, что крестьянский паренек из деревни Казино, Ормейского сельсовета, Великолукской области Ваня Бочаренко, оставшийся в семилетнем возрасте сиротой, станет мастером крылатого дела. Но жизнь круто повернула судьбы людей, которым Советская власть открыла все пути-дороги.

Свой трудовой путь в Аэрофлоте авиаинженер Курганского подразделения И. И. Бочаренко начал более двадцати лет назад с должности моториста. Очень скоро любознательный юноша повысил свою квалификацию и с 1943 года он обслуживает авиационную технику в качестве авиаинженера.

Ранняя трудовая закалка заложила в нем качества волевого человека, способного преодолевать любые трудности, щедрого душой, всегда готового прийти на помощь товарищу.

Иван Иванович еще в ранней юности увлекался столярным делом. Это увлечение не прошло с временем, и сейчас оно ему оказалось не лишним. Часто можно видеть, как Бочаренко мастерит что-нибудь для нужд общественности.

За плечами его огромный опыт работы по специальности в учебных подразделениях, где, как известно, требовательность особенно высока. И за свою многолетнюю

службу в авиации Иван Иванович не помнит случая, когда он не выполнил бы порученного задания. Десятки благодарностей, премий и других поощрений лишнего раз подтверждают, сколько умения и души вкладывает в любимое дело этот неутомимый человек.

В настоящее время мастер «золотые руки», как обычно в это время года, находится на авиаимработках. Самолет, который он обслуживает, всегда готов к полету. Ответственное задание и на этот раз будет выполнено с оценкой «отлично».

Портрет Ивана Ивановича будет неполным, если не упомянуть о его рационализаторской работе.

— За довольно короткое время, — говорит старший инженер подразделения тов. Кузнецов, — Бочаренко предложил несколько очень оригинальных приспособлений, облегчивших труд авиаинженеров на обслуживании самолетов и повысивших производительность труда. Так он предложил специальное приспособление для одевания и снятия струбцины, применяющейся при креплении элеронов и закрылков. Это дало возможность при обслуживании самолетов Ан-2 обходиться без стремянок, работать, не поднимаясь на плоскость.

В настоящее время мастер «золотые руки», как обычно в это время года, находится на авиаимработках. Самолет, который он обслуживает, всегда готов к полету. Ответственное задание и на этот раз будет выполнено с оценкой «отлично».



И. И. Бочаренку уже в течение

**С. ВЛАДИМИРОВ.**

### НА САМОЛТЕ ТИГРЫ

Ежедневно в Свердловский аэропорт со всех концов Советского Союза доставляют десятки тонн различных грузов для новостроек, промышленных предприятий. Среди них встречаются и необычные, живые «грузы». Недавно из Ташкентского зоопарка на борту лайнера «Ту-104» в Свердловский аэропорт для Пермского зоопарка прибыли два тигренка. Малышам по восемь месяцев, но вид у них воинственный. Воздушное путешествие они перенесли хорошо.

**С. ВЕЧОРКИН.**

получили постоянную прописку в «Аэрофлоте».

И еще об одном. Нужно добиваться того, чтобы начатое доводилось до конца.

Так, в апрельском номере «Аэрофлота» стенгазетчики выступили с интересным начинанием. Они нашли своеобразную остроумную форму подачи критического материала, объединив под рубрикой «Кто знает почему?» одиннадцать «каверзных» вопросов. Вопросы были например, такие: «Почему авиаинженеры (жаль фамилии не названы — ред.) при ветре свыше 10 метров в секунду не встречают самолеты Як-12, не взвывая на мольбы АДС?» или «Почему у коменданта тов. Замаева перерасход дров, а в служебных помещениях зимой было холодно?» и т. д.

Как это явствует из примечания к вопросам, редколлегия собиралась в следующем номере поместить ответы на эти вопросы. К сожалению, в майском выпуске «Аэрофлота» этих ответов не оказалось.



Слесаря-сборщика Вячеслава Мурзина знают в ремонтном подразделении, где начальником Н. Н. Китин, как отличного производственника. В совершенстве освоив свою сложную специальность, он ежедневно выполняет и перерабатывает производственные задания с отличным качеством работ. Не было еще случая, чтобы Вячеслав Мурзин допустил брак. Он успешно овладевает новой техникой и передовыми методами труда.

На снимке: слесарь-сборщик Вячеслав МУРЗИН на рабочем месте.

Фото Р. Пикова.

**Они трудятся рядом с нами**



Коллективный договор. Прошло всего три месяца, как мы обсуждали этот важный документ. Каждый его пункт, предложение направлены на то, чтобы улучшить условия производства, сделать труд более производительным и качественным. Казалось бы, именно этот документ должен стать основой нашей работы. Выполнить записанные в нем замечания, предложения — святой долг администрации.

Что же получается на самом деле? К нашему стыду о коллективном договоре вспоминают иногда лишь в начале и конце года, когда производится обсуж-

Слесарь - сборщик Алексей Курочкин по праву считается одним из лучших специалистов своего дела.

На снимке: Алексей Курочкин за сборкой двигателя.

Фото Р. Пикова.

**Постановили и... забыли**

дение и принятие этого документа.

Взять для примера хотя бы Кольцовский аэропорт. Коллектив большой и, естественно, задачи стоят перед ним немаленькие. На собраниях по принятию коллективного договора авиаработники высказывали немало ценных предложений, однако многое из того, о чем они говорили, до сих пор не внедрено в жизнь.

На первое июня не выполнено девять мероприятий, срок исполнения которых давно истек. Из года в год записываем мы, например, ремонт вентиляции здания радиоцентра и других объек-

тов, но до сих пор это пожелание остается только лишь на бумаге.

Неоднократно намечали мы в колдоговоре оборудовать накопители пассажиров при выходе на аэродром, однако и этот пункт не выполнен. Очевидно, работники БАО ждут декабря, чтобы сделать все сразу. Вполне понятно, что это никого не устраивает. Нам кажется, что если мероприятие записано в колдоговоре, то его нужно выполнять в срок.

**Л. Н. СЫСКОВ,**  
председатель комиссии охраны труда местного комитета Кольцовского аэропорта.

**Необходимы срочные меры**

Мы, жильцы дома № 1 на Титанстрое, возмущены поведением нашей администрации. Наш дом, построенный в 1939 году, в течение семнадцати лет не ремонтировался. Наконец в 1956 году был произведен текущий ремонт. Прошло семь лет. Дом пришел в плохое состояние как в санитарном, так и в техническом отношении.

Администрация аэропорта абсолютно не обращает никакого внимания на быт своих техников и летчиков, живущих в данном доме. Командир подразделения тов. Андриевский, инженер по строительству тов. Лаптев ограничиваются обещаниями.

В течение 3 лет, начиная с 1960 года, отпускаются средства для ремонта дома и подвода парового отопления, но наши начальники не желают его ремонтировать, а куда эти средства уходят, мы не знаем.

Центральное отопление проходит около дома на расстоянии 25 метров. Жильцы дома просят поместить наше письмо в газету «Авиатор Урала» и принять срочные меры по приведению жилья в порядок.

**ШИШКОВ,** авиатехник, **ХМЕЛЕВ, БОРУТКИН** — пилоты, **ЛОБКАРЕВ** и другие.

**О новом приеме в вечерний университет марксизма - ленинизма**

С сентября 1963 года в Кольцовском авиагарнизоне приступает к работе историко-партийный факультет ВУМЛ. В течение 2 учебных годов слушатели этого факультета изучат:

- 1) Историю КПСС.
- 2) Международное коммунистическое и рабочее движение.

В Уктусском гарнизоне организуется философский факультет. Слушатели факультета изучат:

- 1) Диалектический и исторический материализм.
- 2) Историю философии.
- 3) Эстетику и этику.
- 4) Основы научного атеизма.

Занятия будут проводиться один раз в неделю по 3—4 учебных часа.

Лекции на обоих факультетах будут читать преподаватели свердловских вузов.

Желающие поступить в ВУМЛ заявления подают в партийную организацию подразделения.

**РУКОВОДСТВО ВУМЛ.**

**Комментарии научного обозревателя**  
**Как проходил спуск...**

Многодневный совместный полет космических кораблей «Восток-5» и «Восток-6» успешно завершен. Родина ласково встречает свою отважную дочь В. Терешкову и замечательного сына В. Быковского.

Еще задолго до посадки наши космонавты начали готовиться к трудному испытанию: закрепили в кабине приборы, сделали физзарядку, чтобы подготовить организм к переходу от длительной невесомости к многократным перегрузкам.

Осуществить посадку можно по команде с Земли или непосредственно управляя кораблем. Как же совершается этот сложный и ответственный этап полета? Включается тормозной двигатель, и корабль, соскользнув с орбиты, стремительно мчится вниз. Он приближается к земной атмосфере, которая, словно броней, окутывает нашу планету. Предстоит напряженная схватка с воздушной оболочкой.

Входя в плотные слои атмосферы, корабль резко тормозится. Возникают сильные перегрузки. Тело космонавта как бы наливается свинцом.

Но это не все. За счет трения о воздух температура за бортом значительно возрастает. Корабль летит будто в огненном клубке. «Это было, пожалуй, одним из самых потрясающих впечатлений в жизни», — вспоминают А. Николаев и П. Попович.

Если не принять меры предосторожности, корабль постигнет участь метеоритов, сгорающих в воздушном океане.

Что же можно сделать, чтобы предотвратить это?

Можно несколько погасить скорость за счет работы реактивного двигателя. Но для этого требуются большие дополнительные запасы топлива. Чтобы погасить скорость семитонного космического аппарата с 11 до 7,6 километра в секунду, необходимо иметь на борту около 27 тонн топлива. Это, в свою очередь, увеличивает общий стартовый вес ракеты в четыре раза.

Другой способ — выбор оптимальной траектории посадки и угла входа в плотные слои атмосферы. При этом значительный эффект достигается выбором правильной формы головной части спуска.

В освоении космоса не за горами выход к другим планетам. Известно, что для таких полетов кораблю необходима вторая космическая скорость (немного более 11 километров в секунду). С этой же скоростью он вернется и назад. Задача посадки межпланетного корабля становится еще сложнее. В этих условиях целесообразным считается постепенное вхождение космического аппарата в более плотные воздушные слои. При этом межпланетный корабль опишет гигантскую эллиптическую спираль, один конец которой будет заканчиваться на Земле. Такой вид спуска называется возвращением по тормозным эллипсам. Здесь особенно строго надо учитывать скорость вращения самой планеты. А она не так уж мала: на экваторе, к

примеру, около 1700 километров в час. Немаловажна и глубина первого «нырка» космического аппарата в земную атмосферу, так как от этого зависят и продолжительность спуска его на Землю, и его сохранность.

Приземление по тормозным эллипсам самое простое. Но оно требует очень высокой точности измерений величины и направления скорости. Расчеты показывают, что ошибка в измерении направления скорости всего на одну сотую градуса приведет к отклонению высоты на 12 километров. Вот почему этот, казалось бы, простой способ приземления требует очень высокой точности и чувствительности приборов.

С выходом в просторы Вселенной необходимо будет решить круг очень сложных задач, и они уже решаются сегодня. В одном из своих выступлений К. Э. Циолковский сказал: «Сорок лет я работал над реактивным двигателем и думал, что прогнул на Марс начнется лишь через много сотен лет. Но сроки меняются. Я верю, что многие из вас будут свидетелями первого заатмосферного путешествия...» И мы действительно стали свидетелями космических полетов.

**В. ТЕРЕХОВ,**  
инженер.  
(«Советская Россия»).

**Из зала товарищеского суда**

**ПИРОВАЛИ — ВЕСЕЛИЛИСЬ...**

Совсем недавно на скамье подсудимых сидели работники службы ГСМ Е. М. Угринов и Б. Ф. Прокопьев. Строго осудили товарищи эту «пару», которая находясь в служебном помещении, усердно приложилась к горлышку. Чуть только отгремели гневные речи, едва высохли чернила на бумаге, где секретарь суда записал решение о наказании нарушителей дисциплины, как снова — суд.

На этот раз перед товарищами предстали С. М. Худорожков и В. Л. Андреев, оба работники автогаража, сдружившиеся на базе выпивки. 30 мая, явившись на работу с глубокого похмелья, они практически не могли приступить к работе и были отстранены от работы, тем самым фактически совершили прогул.

Товарищеский суд строго наказал Андреева,

объявив ему выговор с опубликованием в печати и возбудив ходатайство перед командиром подразделения о переводе его на другую работу. Кроме того, Андреев лишен премиальных на три месяца за классность.

Другому собутыльнику, Худорожкову, объявлен выговор.

**С. ЕПИШИН,**  
председатель товарищеского суда.

За редактора **В. БОЛЬШАКОВ.**

НС16371 Заказ № 4788

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



Свернуло солнце. Завелись моторы... Еще момент — Корабль уйдет в просторы!