

# Открыта новая страница в исследовании космического пространства СОВЕТСКАЯ РАКЕТА достигла Луны



## На благо дела мира

Запуск второй космической ракеты — это огромное достижение нашей науки и техники. Каждый из нас чувствует в эти дни большую гордость за наших ученых, инженеров, творцов космического корабля.

Первый межпланетный корабль и атомный ледокол — колоссальные достижения нашей научной мысли. Они открывают перед нею необычайный простор для творческих

дерзаний. В то же время эти достижения служат дальнейшему укреплению дела мира.

Они так же, как поездка Никиты Сергеевича Хрущева в Америку, способствуют расширению перспектив международного сотрудничества и дальнейшему сближению международной напряженности.

М. СУРГУТАНОВ,  
лауреат Ленинской премии, диспетчер АДС.

## Честь Земли

Земля!  
В веках была  
полна ты эгоизма,  
Не отпуская человека  
в мир иной.  
И только в наш век —  
в эру коммунизма  
Взорвали люди  
этот гнет земной.  
Смирись, Венера, Марс, Плутон-планета,  
И в мир космический  
внимательно взгляни!  
Ты видишь?  
Там  
советская ракета  
Перед Вселенной  
утвердила  
честь Земли!  
Когда ж корабль  
отправят в небо  
люди,  
Он понесет  
мирам соседним  
мир.  
И с этим словом  
там на землю ступит  
Ракеты  
краснозвездной  
командир.

А. ШУБИН,  
инженер-экономист.

## Увереннее поступь во Вселенной

Ученые всего мира в эти дни напряженно следили в объективы телескопов за полетом второй советской космической ракеты. У радиопередатчиков всего земного шара люди с затаенным дыханием ловили ее сигналы.

Первый межпланетный корабль в Космосе... Великой гордостью наполняются сердца советских людей при этом известии. Мы горды нашими инженерами и учеными, сумевшими создать этот

корабль и точно рассчитать его путь к Луне. Каждый понимает, что настало время покорения Космоса. И нам, советским людям, особенно радостно, что инициаторами в этом деле оказались наши труженики.

Мы с полным правом можем теперь заявить: «Крепнут пути человечества в глубины Вселенной, все увереннее шагают люди в звездные дали».

В. ПЕТРОВ,  
секретарь  
парторганизации  
ремпредприятия.

## Советские вымпелы — на Луне!

Мы, летный состав Уктусского подразделения, с гордостью за свою Родину узнали, что космическая ракета, запущенная 12 сентября 1959 года к Луне, достигла своей цели.

Расчеты наших советских ученых оправдались. Вымпел страны Советов находится на Луне!

Можно надеяться, что в недалеком будущем новая ракета доставит на Луну первых людей Земли.

А. МЕЗЕНЦЕВ,  
командир летного коллектива, Ю. АРХИПОВ, В. БАГМЕТ, Б. КОСЫХ,  
Ю. СИНИЦЫН,  
В. ЕРЕМКИН,  
Ю. НОВИКОВ,  
пилоты.

## Успех страны социализма

Утром 14 сентября радио принесло радостную весть — запущенная два дня назад вторая космическая ракета достигла Луны! Трудно подобрать слова, чтобы выразить все восхищение этим достижением науки и техники сегодняшнего дня. Особенно радостно, что такого выдающегося успеха добились наши ученые — ученые страны социализма.

Запуск второй космической ракеты — огром-

ное событие в жизни не только нашей страны, но и людей всего мира. Это победа мировой научной мысли. Это — новый шаг в Космос.

Е. СВИРИДОВ,  
начальник смены,  
Н. СОЛОВЬЕВ, авиа-  
механик, С. ТЕМ-  
ЛЯКОВ, контрольный мастер, А. БАРАБАНОВ, техник,  
Н. ПАНОВ, моторист, А. МОРДА-  
СОВ, техник ЛЭРМ.

## Славная эпоха

Трудно, конечно, вспомнить, какие точно мысли возникли при сообщении о достижении космической ракетой Луны. Но главной была — гордость за советскую науку, за наших ученых. Каждая эпоха харак-

теризуется какими-либо значительными событиями. Наша эпоха входит в историю как эпоха спутников, эпоха начала космических полетов.

Для меня день 14 сентября 1959 года радостен вдвойне. Это не

только мой день рождения, но и день рождения первого успешного межпланетного полета.

В. ЗЕНЦОВ,  
начальник службы связи Свердловского аэропорта.

## Новое в законодательстве о сигналах печати

Генеральный прокурор СССР издал приказ, в котором приводятся ряд фактов неправильного отношения отдельных прокуроров к сигналам печати.

Генеральный прокурор предложил прокурорам республик, краев, областей, городов и районов, военным и транспортным прокурорам:

1. Обеспечить своевременную проверку опубликованных в печати статей, а также материалов, поступивших из редакции газет и журналов, о нарушениях законности. При установлении нарушений закона принимать надлежащие меры к их устранению, а виновных привлекать к законной ответственности.

2. Каждый факт преследования рабочих и сельских корреспондентов рассматривать как чрезвычайное происшествие и обеспечить быстрое и полное расследование дел о таких преступлениях. О каждом факте преследования рабселькоров и о принятых прокуратурой мерах сообщать прокурору республики и Генеральному прокурору СССР.

3. Контролировать проверку сигналов печати о нарушениях законности, своевременно извещать редакции газет и журналов о мерах, принятых по материалам печати, и их результатах.

Из журнала «Социалистическая законность» № 8 за 1959 год.

## Предоставлены сами себе

Большой вопрос в инженерно-авиационной службе Челябинского подразделения — отсутствие бетонированных стоянок для осмотра и ремонта самолетов. Будь у нас хоть две оборудованных площадки, авиатехникам было бы гораздо легче работать. Ведь после двух-трех даже слабых дождей аэродром превращается в сплошное болото.

Особенно ухудшаются условия работы осенью. Если при осмотре уронишь отвертку или ключ, можно считать, что этот инструмент пропал, так как его не отыскать в окружающей грязи.

Чтобы осмотреть самолет, сами сбиваем из нескольких досок настил. Тогда авиатехнику есть хоть на что лечь и куда положить инструменты. А ведь в свое время авиатехник Федор Аварнишин предлагал сделать площадки для самолетов из смеси ферропыли и шлака. Стоимость таких площадок будет минимальной, тем более что сделать их можно своими силами, а условия работы обслуживающего персонала они сильно облегчат. Однако командование подразделения почему-то не сочло нужным заняться рас-

смотрением и реализацией этого предложения.

Для легкомоторного парка оборудована лишь одна запасная стоянка. Бывают же случаи, что на нашем аэродроме садится несколько транзитных Ан-2. И тогда, чтобы закрепить самолеты, их привязывают к чему попало: как-то привязали даже к баллону...

Нет у нас станка для балансирования винтов самолетов Ан-2. Иногда мотор «трясет», а почему, не знаешь. А будь станок, дело обстояло бы куда проще. Сделать этот станок можно силами подразделения, но командование, как обычно, слишком «загружено» текущими делами.

А ведь все эти «мелочи» в большей мере влияют на работу подразделения, на обеспечение безопасности полетов. Основы отличной работы двигателей в воздухе закладываются на земле, при тщательном и высококачественном осмотре узлов. А у нас как раз необходимых условий для работы обслуживающего технического персонала нет, да их и не торопятся создавать.

Очень плохо обстоит положение с запасными деталями. К некоторым агрегатам и механизмам их вообще нет. Например, к ИИП-40, нет цилиндров и дюритов

для АИ-62, дюритов для мотора АИ-14 и т. д., хотя заявки на них поданы еще в июле. В прошедшем месяце нам из Свердловска, после длительных просьб, наконец прислали карбюратор на К-14. Но оказалось, что его срок консервации уже вышел, и карбюратор пришлось отправлять на завод.

Очень плохо механизмируются в подразделении и многие работы. Так, например, при погрузке-разгрузке самолетов Ан-2 и Ли-2 почти не применяется никаких механизмов, хотя грузы подчас бывают весьма громоздкими и тяжелыми. Стоянки самолетов легкого парка зимой от снега приходится очищать вручную. Хотя это можно было бы сделать снегоочистителем, тем более, что санитарные самолеты начинают летать очень рано.

Все эти факты говорят о том, что нуждам технического персонала у нас в подразделении уделяется слишком мало внимания. Так дальше продолжаться не должно. Ведь авиатехники обеспечивают бесперебойную работу матчасти, своим трудом создают залог безопасности полетов.

В. ГРИШИН,  
сменный инженер.  
Н. МАСЛЯННИКОВ,  
М. ШУЛЕПОВ, авиатехники.



Орган политотдела Уральской отдельной авиагруппы  
ГВФ и теркома профсоюза авиарботников

№ 73 (894) СРЕДА, 16 СЕНТЯБРЯ 1959 г. Год издания 17-й

## ДЛЯ УРАЛЬСКОЙ АТОМНОЙ

9 сентября на склад Свердловского аэропорта прибыл из Внуково срочный груз. Столица Родины — Москва прислала для Белоярской атомной электростанции медицинские препараты. Работник грузовой кассы Г. А. Миронова сразу же сообщила об этом адресату. В тот же день груз был доставлен на место, на строительство уральской атомной электростанции.



Совсем недавно, всего второй месяц, начал летать самостоятельно командир корабля Дмитрий Васильевич Червяков. Но и за это время руководимый им экипаж зарекомендовал себя трудолюбивым и дисциплинированным коллективом. Достаточно сказать, что за август экипаж в составе командира корабля Д. В. Червякова, второго пилота В. Н. Миночкина, бортмеханика Г. И. Перовкина и бортрадиста А. М. Воробьева добился производительности полетов 114,3 процента. Все они награждены ценными подарками за добросовестный труд.

На снимке (слева направо): командир корабля Д. В. Червяков, второй пилот В. Н. Миночкин и бортрадист А. М. Воробьев перед вылетом.

Фото А. Богатнаева.

## Первый полет на Ил-18

Летно-подъемный состав Уральской отдельной авиагруппы ГВФ получил первый турбовинтовой самолет Ил-18. И в первые же дни наши экипажи приступили к вводу в строй в рейсовых условиях.

Вчера, 15 сентября, экипаж в составе командира корабля В. В. Прокопчука, второго пилота А. А. Протопопова, штурмана В. П. Вотникова, бортмеханика А. А. Кошеленко и бортрадиста И. М. Кормина отправился в свой первый провозной полет. Они вылетели по маршруту Свердловск — Адлер — Свердловск.

И. КАЗАНЦЕВ,  
начальник штаба.

## О ПЛАНОВОСТИ В РАБОТЕ

Когда знакомишься с состоянием политико-воспитательной работы в авиатранспортном подразделении, то на память невольно приходят известные строчки баллады: «...рыцарь все в той же позе сидит на камне». И, действительно, стоит только поближе соприкоснуться с этой стороной деятельности парторганизации, как легко убеждаешься в том, что дела там во многом идут по-старому, что коренного изменения не произошло.

В июне в авиатранспортном подразделении было проведено партийное собрание, которое обсудило вопрос о задачах парторганизации в связи с выходом в свет директивы командования Аэрофлота «О состоянии и мерах улучшения работы по идейно-политическому воспитанию летного состава ГВФ». Докладчик и выступавшие коммунисты говорили о серьезных недостатках в этом деле, приводили примеры и факты неправильного поведения членов экипажей, указывали на редкий выпуск рейсовых листов, слабую агитационную работу и т. д.

В решении партийного собрания тогда было записано следующее: «Партийное бюро слабо добивается претворения в жизнь запланированных мероприятий. Так апрельский план работы партийного бюро почти полностью не выполнен. В мае первое заседание партийного бюро было проведено только 23 числа, на котором утвержден план работы на май».

Тогда же, на партсобрании, были намечены конкретные меры по улучшению политико-воспитательной работы среди летного состава. Они были записаны в решении. Кроме того, коммунисты утвердили специальные мероприятия по обеспечению выполнения директивы командования Аэрофлота «О состоянии и мерах улучшения работы по идейно-политическому воспитанию летного состава ГВФ».

Это партийное собрание послужило толчком для оживления массово-политической работы в подразделении. Были прочитаны лекции «Роль командира в воспитании подчиненных», «Перспективы развития ГВФ в семилетии», «XXI съезд КПСС о создании материально-технической базы коммунизма». На очередном заседании партбюро пересмотрели и утвердили новый состав агитаторов в экипажах. Изготовили хорошую доску показателей социалистического соревнования. В подразделении был создан сильный, работоспособный агитколлектив, куда вошли многие представители командно-руководящего состава.

Однако это «просперити» в области политико-воспитательной работы продолжалось недолго. Уже в июле многие запланированные мероприятия оказались сорванными. Партийное бюро во главе с

секретарем И. П. Катеневым, а затем с его заместителем Н. П. Мельниковым не утруждало себя заботами об улучшении воспитательной работы среди летного состава. Чтобы не быть голословными, обратимся к фактам.

В плане мероприятий по обеспечению выполнения директивы имеется такой пункт: «На партийном бюро обсудить вопросы «О ходе подготовки вторых пилотов на командиров кораблей» — срок I половина июля, «О вводе в строй стажеров-бортрадистов» — срок II половина июля. Ни тот, ни другой вопрос не только не были обсуждены в намеченные сроки, но не ставились на заседаниях партбюро, вплоть до настоящего времени. Дело в том, что в июле и августе было проведено только по одному заседанию партийного бюро.

Согласно все тем же мероприятиям до 10 июля предполагалось в партийных организациях летных коллективов провести собрания «Об улучшении воспитательной работы в экипажах». В двух из них, хотя и с большим опозданием, это было сделано, а в летном коллективе, руководимом И. С. Медведевым, такого собрания не проведено и до сих пор! Не организовано чтение запланированных лекций на темы «Развитие Свердловского экономического административного района в семилетке» (срок — первая половина июля), «Что такое коммунистическая мораль» (первая половина августа).

Подготовить и провести, — гласит очередной пункт упомянутых выше мероприятий, — теоретические конференции с личным составом: «XXI съезд КПСС о двух фазах коммунистического общества» — июль, «Комплексная механизация и автоматизация производства — важнейшие условия повышения производительности труда и создания материально-технической базы коммунизма» — август.

В подготовке первой из этих теоретических конференций были допущены серьезные недостатки организационного порядка. Основные доклады не дублировались, хотя в условиях летного подразделения это совершенно необходимая мера. Не принял должного участия в организации теоретической конференции и командно-начальствующий состав подразделения. Только этими причинами можно объяснить то, что назначенная на 31 августа (вместо июля) конференция «XXI съезд КПСС о двух фазах коммунистического общества» не состоялась, так как два докладчика командиров кораблей М. Г. Саиткулов и П. П. Быструшкин были в рейсе.

О проведении же второй теоретической конференции в подразделе-

лении и не думают! Не выполнены и пункт мероприятий о проведении семинара командиров кораблей по обмену опытом воспитательной работы с экипажами (срок июль), не разработаны мероприятия по улучшению массово-политической воспитательной работы с летным составом, проживающим в общежитии.

Планом утвержденных на партсобрании мероприятий намечалось в течение июля «Создать фотопанорамно-галерею «миллионеров» подразделения». И хотя против этого пункта имеется отметка «Выполняется» (!), по чистосердечному признанию руководителей парторганизации, только фотографирование кандидатов на галерею будет продолжаться еще... полгода!

Такое забвение политико-воспитательной работы не замедлило принести свои плоды. В июле в злоупотреблении спиртными напитками был замечен бортрадист И. С. Титов. На днях, находясь в рейсе в Новосибирске, второй пилот В. Т. Козлов и штурман М. П. Гришанов напились пьяными. Эти факты говорят о том, что в подразделении нужно резко усилить воспитательную работу, необходимо больше внимания уделять индивидуальной работе с авиаторами.

Но...  
— С воспитательной работой, — говорит заместитель командира подразделения по политике А. Н. Кобелев, — дело у нас обстоит хорошо. Конечно, на «пятерку» мы не потянем — это было бы в идеальном случае. Однако меньше чем на «четыре» в вопросах оценки идейно-политического воспитания мы не согласны. В общем «все хорошо, прекрасная маркиза!»...

Безусловно при таком «самокритичном» отношении, при подобной, с позволения сказать, «оценке» состояния дел с массово-политической работой в подразделении — далеко не уедешь.

И тов. Кобелеву, и заместителю секретаря парторганизации тов. Мельникову, и остальным членам партбюро пора понять, что в их деятельности опять имеют место те же недостатки, которые отмечались коммунистами на партийном собрании в июне. Им пора понять, что находится в вопросах работы по идейно-политическому воспитанию летного состава «все в той же позиции» — дальше нельзя.  
**В. АЛЕКСЕЕВ.**



В совершенстве знает материальную часть вертолета Ми-1 и отлично пилотирует свой вертолет пилот комсомолец Сергей Кусков. НА СНИМКЕ: С. КУСКОВ перед полетом проверяет исправность материальной части вертолета Ми-1.

Фото Р. Старыгина.

боту в достижении мирового рекорда в полете по кривой на расстоянии 12411 км в течение 75 часов без посадки привозить командиру экипажа «РД», заслуженному летчику т. Громова М. М. звание Героя Советского Союза». М. М. Громова была вручена золотая медаль Героя за № 8, а члены экипажа И. Т. Спирина и А. И. Филин были награждены орденами Ленина.

### Наши Капитаны

Беспосадочный и продолжительный полет на «РД» убедительно показал, что наши конструкторы, советская авиационная промышленность создали такой самолет, на котором можно летать дальше всех в мире. Это наглядно доказали экипажи В. Чкалова и М. Громова, совершившие в 1937 году перелеты из Москвы через Северный полюс в Америку.

Советское правительство высоко оценило 75-часовой полет Громова. В постановлении ЦИК СССР говорилось: «За проявленное героизм и самоотверженную ра-

## 75 часов в воздухе

25 лет назад 10—12 сентября 1934 года советские авиаторы совершили выдающийся полет. На самолете «РД» (Рекорд дальности) конструкции А. Н. Туполева экипаж в составе М. Громова, И. Спирина и А. Филина по замкнутому маршруту летал 75 часов 2 минуты. Более чем трое суток без пополнения в воздухе горючим продолжался полет этого самолета.

Это было по тому времени блестящим достижением. По замкнутой кривой было пройдено без посадки 12411 км. Официально этот результат не значился в таблице мировых рекордов, так как наша страна не входила тогда в состав Международной авиационной федерации (ФАИ). Однако экипажу М. Громова удалось превзойти мировой рекорд, принадлежавший французскому летчику, на 2307 км.

Полет на «АНТ-25» явился блестящим завершением целой серии перелетов, выполненных Грозовым на самолетах Туполева. В 1926 году Громов на «АНТ-3» — «Пролетарий» пролетел над территорией восьми государств Ев-

## Листая печальные страницы

Книги замечаний и предложений Свердловского аэропорта имеют за собой многолетнюю историю. В них бывали записаны и жалобы, но больше — благодарственные отзывы пассажиров о работе личного состава подразделения. Однако книга, начатая 27 августа 1959 года, отличается от своих предшественниц, к сожалению, в худшую сторону. Ее страницы заполнены одними жалобами.

Вот что пишет, например, группа пассажиров из девяти человек. Т. Малышев, Кочкин, Фрид и другие отмечают:

«Мы, пассажиры, прибывшие в аэропорт 27 августа для вылета в город Магнитогорск, в составе 17 человек (рейс 919) должны были вылететь в 7 часов утра по московскому времени. Но однако до 15 часов (московское время) аэропорт Челябинск был закрыт, затем аэропорт открыли. Но вылететь нам не пришлось — не оказалось в полном составе экипажа (командир корабля Макаров). После того, как сделали посадку пассажиров, второго пилота разыскивали на машине скорой помощи 35 минут. Пока был собран экипаж, челябинская трасса опять закрылась. Вот так пассажиры самолета два раза делали посадку, но не улетели.

Мы чувствуем очень слабую дисциплину среди служащих аэропорта. Так, дежурная справочного бюро 27 августа на вопрос: когда же будет вылет, отвечает, что до Магнитогорска самолет уже улетел! Такое отношение к работе мы считаем безответственным, а пилоты, которые задержали вылет самолета, заслуживают снятия с работы».

Или вот еще одна запись в книге замечаний и предложений Свердловского аэропорта. Пассажирка Федина пишет:

«Третий раз в течение месяца я

пролетаю через этот аэропорт и делаю пересадку. Удивляет одно обстоятельство! Во всех портах Советского Союза за все самолеты ручной багаж сдается с оформлением бирки. И пассажир идет, не неся свой багаж до самолета.

Здесь же, в Свердловске, таким образом оформляют кладь только на Ту-104.

Когда я спросила, кто должен донести мой багаж до самолета, мне заявили: «Несите сами!». Что это? Отдельное государство или свои особые законы, выдуманные только для того, чтобы затруднить условия перелета?».

Как мы уже отметили выше, в нынешней книге замечаний и предложений можно видеть только отрицательные отзывы. За первые восемь дней туда было занесено восемь жалоб. Причем, надо сказать, почти все они справедливые.

Неужели нельзя так организовать работу личного состава наших подразделений, чтобы в книге отзывов пассажиры записывали нам благодарности, а не жалобы? Неужели дежурная справочного бюро тов. Подгорбунская не могла уточнить данные о вылете магнитогорского самолета, прежде чем дать пассажирам ответ? Неужели второй пилот челябинского экипажа не мог вовремя прийти к вылету рейсового самолета? Ведь все это не зависело от погоды, на которую любят ссылаться руководители подразделений в оправдание большого количества жалоб со стороны пассажиров.

А что скажете по этому поводу вы, товарищи Збыковский и Андриевский? Слово за вами, руководители Свердловского аэропорта и Челябинского подразделения.

**А. НИКОЛАЕВА.**

## Миссия в редакцию

### ПРОТОКОЛ С «БОРОДОЙ»

В феврале 1958 года я поступил работать в Октябрьский аэропорт радиотелеграфистом 3 класса.

В июле прошлого же года я сдавал экзамен на 2-й класс радиотелеграфиста. Результат сдачи хороший. Комиссией по принятию экзаменов на классность был составлен протокол, утвержденный и подписанный начальником связи подразделения В. А. Сальминым 20 августа 1958 года. Протокол этот должны были направить в Свердловск для утверждения классности. Но прошел месяц, другой, третий, а ответа все нет.

Несколько раз я писал начальнику связи тов. Сальмину, чтобы мне сообщили результат. Каждый раз мне отвечали, что документы направлены в Свердловск, а ответа оттуда еще нет.

В конце мая 1959 года я поехал лично к начальнику связи, но ответ был тот же: «Еще ничего нет из Свердловска».

От начальника связи я зашел в отдел кадров к тов. Королеву. И здесь-то оказалось, что протокол, утвержденный и подписанный начальником службы связи, нигде не отправлялся, а все время лежал в папке. Правда, тов. Королев заверил меня: «Сегодня же отправим протокол в Свердловск».

Но прошло опять три с половиной месяца, а никаких результатов по-прежнему нет. Очевидно, протокол опять положили в папку.

Интересно, сколько же лет будет продолжаться эта отправка протокола на утверждение?

**В. СУВРОВ.**

### ЛИШЬ БЫ ПОКОРМИТЬ...

В конце 1958 года у нас, бойцов ВОХР Уктусского авиагарнизона, совместно с работниками столовой состоялось собрание. Вопрос был один: о питании личного состава. Немало справедливых замечаний пришлось выслушать поварам. Но заведующий столовой тов. Гусев заверил нас, что будут приняты все меры к улучшению питания.

Прошла одна неделя, другая, прошел месяц и не один, а улучшения до сих пор незаметно. За примерами далеко ходить не

надо. 5 сентября бойцов караула накормили таким ужином, что у всех дня три болели желудки. Очень часто нам подают холодное кофе или чай.

Почему работники столовой забывают о своих обязанностях? Ведь дома повар никогда не приготовит такой жидкий борщ, не подаст на стол жесткие котлеты с холодным гарниром. Нельзя этого допускать и в предприятии общественного питания.

**В. КОЛЬЦОВ,**  
боец ВОХР.

НС30304. Заказ № 4785. Редактор В. А. ДЕБЕРДЕЕВ.

Адрес редакции: Свердловск, 20, аэропорт: тел. Д2-05-21, доб. 1-96, 1-97.