

Стремись достойно встретить предстоящий XXIII съезд КПСС, коллектив Свердловского объединенного подразделения выполнил производственный план 11 месяцев 1965 года досрочно — по доходам к 16 ноября, по перевозке почты — к 17 ноября, по пассажирообороту — к 23 ноября. К 25 ноября производственный план выполнен по участковому тонно-километражу и общему тоннажу. Коллектив свердловских авиаторов прилагает все усилия к тому, чтобы выполнить годовой производственный план к 22 декабря.

РЕШЕНИЯ ПЛЕНУМА—В ЖИЗНЬ!

Крылья соревнования

23 ноября состоялся III Пленум Уральского теркома профсоюза авиарботников. С докладом о задачах профсоюзных организаций по выполнению решений XII съезда профсоюза авиационных работников выступил председатель теркома В. С. Кизиков. Выступившие в прениях по докладу представители авиационных подразделений Урала отметили, что критика в докладе председателя ЦК профсоюза В. К. Мишинкина, адресованная профорганизациям, объединяемым Уральским теркомом, совершенно справедлива. В связи с этим профсоюзные организации и хозяйственные руководители обязаны во исполнение решений XII съезда профсоюза наряду с мерами по обеспечению государственного производственного плана в кратчайший срок устранить предпосылки к летным происшествиям, наладить регулярную безаварийную работу подразделений.

Пленум обязывает все профсоюзные организации в течение декабря 1965 года провести профсоюзные собрания, конференции, профсоюзно-хозяйственные активы, на которых необходимо обсудить итоги XII съезда профсоюза авиарботников, глубоко и всесторонне проанализировать состояние производственной работы, уровень деятельности профорганизаций. Кроме того, следует руководствуясь решениями сентябрьского Пленума ЦК КПСС, XII Пленума ВЦСПС и XII съезда профсоюза авиарботников, разработать и принять план основных мероприятий, направленных на устранение недостатков в работе хозяйствен-

ных и профсоюзных организаций.

Участники Пленума одобрили разработанный президиумом теркома совместно с хозяйственными руководителями план основных мероприятий по выполнению решений сентябрьского Пленума ЦК КПСС, XII Пленума ВЦСПС и XII съезда профсоюза авиарботников и по подготовке к 50-летию Великой Октябрьской социалистической революции.

В ближайшее время терком окажет практическую помощь ЗМК в подготовке к отчетам и выборам в профорганизациях, в подведении итогов по выполнению коллективных договоров и заключению их на очередной период. Терком организует учебу профсоюзных активистов с охватом не менее 1500 человек, будут проведены семинары председателей советов воиhr, членов товарищеских судов и ПДПС.

В 1966 году терком будет уделять в своей практической работе первостепенное внимание развертыванию социалистического соревнования в подразделениях за экономию государственных средств, за образцовое рентабельное хозяйство, за всемерную рационализацию производства. Одновременно профсоюзные организации будут продолжать борьбу за постоянное улучшение условий труда и быта авиарботников. В частности, будет усилен контроль за режимом рабочего времени и времени отдыха, организацией питания на оперативных точках при проведении авиационно-химических работ. Отдел охраны труда теркома будет систематически контро-

лировать состояние санитарно-бытовых объектов в подразделениях.

Своевременное и полное осуществление основных мероприятий, намеченных президиумом теркома совместно с хозяйственными руководителями, будет в значительной мере способствовать успешному выполнению задач, поставленных партией и правительством перед авиарботниками Урала.



В ИНТЕРЕСАХ АВИАПАССАЖИРА

НАШ корреспондент обратился к командиру Сургутского объединенного подразделения с просьбой рассказать о мероприятиях по повышению культуры обслуживания пассажиров, проведенных в Сургутском аэропорту за 1965 год. Командир подразделения М. Х. Наумов рассказал:

— С целью повышения культуры обслуживания авиапассажиров со всеми работниками отдела перевозок и других служб были повторно изучены оргметодические указания на 1965 год и приняты зачеты по ним. Ежедневно на служебных разборах ведется разъяснительная работа среди личного состава по соблю-

дению правил, регламентирующих перевозку пассажиров.

Как известно, с 1 августа в подразделениях Уральского управления гражданской авиации проходил общественный смотр по культуре обслуживания пассажиров. В Сургутском подразделении была организована комиссия общественного смотра, в которую входили наряду с представителями служб представители общественных организаций. Основное внимание комиссия общественного смотра уделяла строительству нового аэровокзала. Ход строительства аэровокзала ежедневно контролировался и по обнаруженным недостаткам принимались срочные меры.

Значительно усложняет работу по улучшению обслуживания сургутских авиапассажиров то, что до сих пор у нас нет горагентства. Не раз командование подразделения обращалось к местным партийным и советским организациям с просьбой выделить помещение для горагентства. Такое помещение местные органы власти выделить обещали в сентябре, однако на календаре уже конец ноября, а горагентства в Сургуте нет, поэтому желающие воспользоваться услугами воздушного транспорта вынуждены для приобретения билетов ехать в аэропорт.

НОВОСТИ ТЕХНИКИ УРАЛЬСКИЙ ДИРИЖАБЛЬ

Уже сообщалось, что по чертежам Уральского общественного конструкторского бюро, организованного в Нижнем Тагиле в начале этого года, был построен первый в нашей стране послевоенный дирижабль по заказу московской киностудии имени Горького.

На днях энтузиасты возрождения дирижаблестроения закончили разработку проекта и начали строительство нового пассажирского дирижабля для «Тюменьнефтегаза».

Длина этого воздушного «автобуса» — 45 метров, диаметр — 10 метров. Но это будет безбалластный дирижабль. ОКБ дирижаблестроителей получило на него авторское свидетельство. Сейчас конструкторы проектируют для тюменцев второй, уже грузовой дирижабль, для перевозки труб и других грузов. Его полезная грузоподъемность будет три тонны.

Поступили заказы на постройку дирижаблей для других организаций. В Новосибирске создан любительский клуб аэронавтов, где готовятся экипажи будущих дирижаблей — летчики, бортмеханики, бортрадисты.

В. КОВАЛЕВИЧ.

Вести из Свердловского подразделения

ПОВЫСИЛИСЬ В КЛАССЕ

В Свердловском объединенном подразделении за 10 месяцев 1965 года снижена себестоимость тонно-километра на 4 копейки. Это явилось следствием повышения квалификации личного состава.

С января по ноябрь 1965 года 22 авиарботника подразделения повысились в классе, 15 командиров кораблей усовершенствовали свой минимум погоды, более 40 авиаспециалистов из числа летно-подъемного состава введено в строй на самолетах ИЛ-18, АН-24 и ЛИ-2.

Особенно хорошо трудятся коллектив, где

командиром А. В. Никулин, экипажи командиров кораблей Н. А. Горского, П. Т. Лахтина, А. Я. Барсыгина и других.

Их имена на Доске почета

В числе первых в подразделении встали на вахту в честь XXIII съезда КПСС экипажи, где командирами кораблей тт. Пензин, Дубовик, Третьяков, Гусев.

Отличных трудовых успехов на предсъездовской вахте достигли командиры кораблей ИЛ-18 тт. Мошков, Третьяков, бортмехаников. Кошеленко. Их имена на по решению цехового комитета профсоюза и

по ходатайству командования подразделения занесены на Доску почета Уральского управления гражданской авиации.

АКТИВИСТЫ ПОДПИСКИ

5526 экземпляров газет и журналов распространили активисты печати первого Свердловского подразделения. Газету «Правда» выписали 355 авиарботников, партийные журналы будут получать 203 человека, на журнал «Гражданская авиация» подписались 255 авиаторов. Свыше 350 авиарботников выписали свою многотиражную газету «Авиатор Урала».

Большую работу по подписке провели активисты печати нашего большого коллектива авиаторы А. В. Загорский и В. И. Ефанов, бортпроводница Р. П. Белоконев, бухгалтер автобазы Е. Ф. Шадрина, врач М. А. Попова, инженер смены ЛЭРМ В. В. Станкевич, инженер службы связи В. Г. Зенцов, ведущая общезигитием А. И. Борисова.

В. ЛЕБЕДИНСКИЙ,
секретарь парткома
первого Свердловского
подразделения.

Крылатыми помощниками называют нефтяники авиаторов Урала. В самые отдаленные уголки сибирской тайги и Заполярья доставляют они разведчикам недр необходимое оборудование и снаряжение.

На снимке вы видите, как винтокрылая машина производит посадку в районе Сургутского месторождения.





МЕЧТА

Так назвал свой фотозюд сменный инженер службы связи Курганского аэропорта Владимир Воробьев. Этот снимок он прислал на конкурс.

xxx

Улыбок солнечных не прячут Мальчишки нашего двора. Что им «горелки» или мячик? — У них заманчивей игра!	Их ждут межзвездные полеты, Миры космических высот... У этих будущих пилотов Мечты уже идут на взлет!
--	--

АВИАЦИЯ БУДУЩЕГО

ПРИБЛИЗИТЕЛЬНА через 20 лет на составном воздушно-космическом самолете путешествие из США в Австралию можно будет совершить за час. В полете со скоростью 24000 км/час на высоте 64 км самолет будет нести на борту 30 пассажиров. Такая скорость в век ракет не кажется фантастической.

Предлагаемый воздушно-космический транспортный самолет является двухступенчатым. Это обеспечивает дальность полета при минимальном времени работы двигателей. Первая ступень представляет собой стартовый самолет, вторая — ракетоплан. Двигатели стартового самолета обеспечивают тягу, необходимую для придания ракетоплану кинетической энергии, которая будет расходоваться при безмоторном полете на почти глобальную дальность. Ракетоплан имеет свой собственный ракетный двигатель для получения требуемой скорости.

В отличие от сверхзвукового самолета с его большой постоянной тягой для составного воздушно-космического самолета тяга требуется только в течение первых минут полета. С этого времени начинается полет по баллистической траектории и планирование приблизительно в течение часа, при котором рассеивается накопленная энергия.

Ракетоплан устанавливается на двух направляющих на фюзеляже стартового самолета. Первая фаза полета длится около

ВОЗДУШНО-КОСМИЧЕСКИЙ САМОЛЕТ

20 минут. Стартовый самолет имеет фюзеляж большого удлинения, в котором размещается топливо. Экипаж стартового самолета состоит из двух человек.

Треугольное крыло стартового самолета имеет большой угол стреловидности и размах 45,6 м. Под крылом в гондолах установлены шесть турбопропеллерных двигателей, развивающих тягу, равную 22700 кг.

Взлетный вес составного самолета равен 340 тонн, из них на топливо приходится 160 тонн.

В отличие от стартового самолета ракетоплан должен иметь ЖРД, так как его двигатель должен включаться на большой высоте и значительно увеличить скорость ракетоплана после отделения. Ракетоплан весит 72,5 тонны, включая вес горючего и окислителя — 47500 кг и 3640 кг

платной нагрузки (пассажиры).

Длина ракетоплана 26,8 м. Кабина летчика расположена в носовой части фюзеляжа, за ней размещена пассажирская кабина.

Хвостовая часть фюзеляжа ракетоплана занята топливными баками. Горючим может служить пентаборан или гидразин, окислителем — тетраоксид азота. Однако к 1980 г. могут появиться более эффективные и экономичные виды горючего и окислителя.

В конструкции используется идея охлаждения излучением, когда внешняя обшивка обладает значительной излучательной способностью (она также служит защитой от микрометеоритов). Для охлаждения конструкции во внутренней обшивке имеются каналы. Охлаждающая жидкость, проходя через каналы, поглощает тепло и отдает его в теплообменнике, что может осуществляться, например, с помощью воды, которая испаряется и отводится из ракетоплана.

Для обеспечения полетов составного самолета, вероятней всего, будет использоваться полностью автоматическая система управления.

Потребуется система реактивного управления для обеспечения соответствующего положения ракетоплана при входе в атмосферу. В системе используются небольшие ракетные двигатели, установленные в носовой части и на концах крыла.



ПИСЬМО СЫНУ

И вновь на авиаконверт Легла заботливо рука... Я знаю, что ты пишешь — ждешь —

Солдата служба нелегка. Тебе я письма адресую Суровым словом

«Сахалин».

Но в каждой букве

на конверте

Тепло домашнее, мой

сын!

Ты пишешь мне, что

я не часто

Склоняю голову к перу.

Я каждый день в ларьке

газетном

Конверты «авиа» беру.

Порой нелетная погода

Задержит почту на денек.

Нет, о тебе я не забыла,

Моя отрада,

Мой сынок...

Ну, до свиданья,

Мой солдат.

Служи Отчизне верно,

сын!..

Все материнское тепло

Тебе я шлю на Сахалин.

З. ГЕРАСИМОВА,

наш рабкор.

АНТЕЙ

Взлетел АН-22

Гигантской птицей

И воздух

чутко пробуют рули.

И сразу в небо

Самолет стремится,

Едва покинув

Колыбель земли.

Он в звездном

мироздании — росинка —

Колос! —

Антей,

волнующий сердца...

Как будто к солнцу

подняла Россия

Богатыря —

крылатого бойца.

Восхищены им

в Осло и Бомбее.

Отчизны славу

поднял на крыле

Он в небел..

Настоящие Антеи —

Его творцы

Остались

на земле.

Е. ЛИПОВИЧ.

Рифмы - колючки

В АЭРОПОРТУ

Свет горит у нас такой —

Быстро тает на покой.

А читать хотите вы —

Нужны качества совы.

Гражданин не вяжет лыка,

Но летит до Усть-Балыка,

А его б не в Усть-Балык —

В отрезвитель напрямик.

Сторожиха возле склада,

И замок висит как надо,

А мошеник Дед Мороз

Виноград сквозь щель

унес.

От Москвы и до Сургута

Пять часов всего маршрута,

Если ты в район Сургута

Просидишь неделю «тута».

С. ЛЯКИШЕВ,

командир вертолета

МИ-4 Сургутского

подразделения.

ОН ЗНАЛ НЕСТЕРОВА

В жизни красноярца Тимофея Кузьмича Кравцова произошло знаменательное событие — исполнилось 50-летие его первого воздушного боя. Потом их было очень много. Но особо ярко запомнился Тимофею Кузьмичу один.

Самолет пересек линию фронта русских войск и оказался над территорией противника. И вот в это время показалось семь немецких самолетов. Раздумывать было поздно. Тимофей Кузьмич вступил в бой. Уже две неприятельские машины рухнули на землю. Но и его самолет, изрешеченный десятками пробоч, пошел вниз. Не подоспей свои — не миновать бы русскому летчику плена.

Большого труда стоило крестьянскому паренюк в то время попасть в только что зарождающую русскую авиацию. В армию он был призван во Вла-

дивостоне. Рядом с казармой находились авиационно-механические мастерские. Рискнув попасть в карцер, Тимофей почти каждый день приходил к механикам. Любовь к технике была настолько сильной, что Кравцов за короткий срок в совершенстве изучил нехитрую тогда материальную часть самолета.

Усердие молодого солдата не прошло незамеченным. Он был направлен в воздухоплавательную школу, после окончания которой стал механиком в Гатчинском авиационном училище. Тимофею Кравцову предстояло здесь, уже в офицерском классе, давать подробный инструктаж об устройстве машин «гоподам учлетам», вести практические занятия. Из учлетов близко сошелся он только с Петром Николаевичем Нестеровым — будущим автором «мертвой петли».

ПОДВИГИ ГЕРОЕВ НЕ ЗАБУДЕМ!

— У входа в квартиру Нестерова, — вспоминает Тимофей Кузьмич, — висела дощечка со словами: «Чины и медали оставьте за дверью». Эти строки как нельзя полно выражали характер и взгляды будущего знаменитого летчика.

Часами обсуждали Нестеров и Кравцов вопросы повышения надежности самолета, улучшения его маневренности. Они усовершенствовали одну из машин, а вскоре Петр Николаевич продемонстрировал в Киеве свою знаменитую «мертвую петлю».

В 1917 году полный георгиевский кавалер (все четыре креста) Тимофей Кравцов переходит на сторону революции, становится командиром одного из авиационных отрядов, нанеся удары по войскам Деникина, Петлюры.

Потом он был во главе военно-воздушной 15-й армии Западного фронта, которым командовал легендарный полководец Тухачевский, воевал с басмачами, принимал участие в создании молодой советской авиационной промышленности.

Многие годы жизни Тимофей Кузьмич посвятил освоению воздушных трасс в районе Крайнего Севера нашей страны.

Сейчас ветеран русской авиации на заслуженном отдыхе. Ему скоро исполнится 78 лет. Но по-прежнему бодр и жизнерадостен этот неутомимый человек. Кузьмичу, как называют его друзья, приходят письма от знаменитых летчиков, покорявших Арктику и Антарктиду.

Тимофей Кузьмич часто выступает с беседами по истории авиации перед трудящимися. **А. САШИН.**

Наш конкурс

Читателям нашей газеты пришлось по душе яркие, выразительные рисунки командира Тюменского летного коллектива Вадима Петровича Веприцкого. Все они посвящаются вертолетчикам, товарищам, с которыми трудится молодой художник.

Сегодня мы публикуем новый рисунок Вадима Веприцкого.

Короток зимний день на Севере. Часто с восходом солнца требуется срочно вылететь на задание. Рано начинается рабочий день у пилота, еще раньше — у техника. От техника требуется максимум сил, энергии, творчества, чтобы своевременно подготовить вертолет в суровых зимних условиях.

С успехом справляются с этой ответственной задачей на оперативных точках авиатехники верто-

летного участка Тюменских ЛЭРМ С. Кадыров, В. Рыбаков, В. Букрин и другие. Не отстают от них и молодые авиаспециалисты Е. Хмелевский, В. Пушкинов, Г. Савкин.

Большое вам спасибо, товарищи, за ваш нелегкий, но так необходимый труд.

В. ВЕПРИЦКИЙ,
командир летного коллектива.

ВЕРТОЛЁТ ПОДНИМЕТСЯ В СРОК



Свердловск-20,

аэропорт Уктус.

Б2-05-21, доб. 1-85.

Редактор Р. ЛАПИКОВ.

НС15995. Заказ № 25601.

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