



Орган политотдела Уральского территориального управления
ГВФ и теркома профсоюза авиаработников

№ 56 (977) СУББОТА, 23 ИЮЛЯ 1960 г. Год издания 18-й

А ХОРОШО ЛИ ВАС

**Превратим
Свердловский аэропорт
в образцовый
на трассе
Москва—Владивосток!**

11 июля 1960 года комсомольская рейдовая бригада в составе четырех человек провела рейд проверки состояния работы городского агентства Свердловского аэропорта и состояния рекламной работы.

Комсомольская рейдовая бригада отметила, что жители Свердловска знают о месте нахождения билетных касс и гор-агентства. Из 6 человек, опрошенных на разных улицах, все дали правильные ответы относительно адреса аэрофлотских учреждений. Это можно отметить как положительный факт в рекламной работе.

Но вместе с тем в деятельности городского агентства Аэрофлота есть немало серьезных упущений. Особенно они бросаются в глаза при знакомстве с вопросами справочной работы. В самом гор-агентстве грязно, помещение не удовлетворяет потребностей пассажиров. Нет подшивок газет и подсобного справочного материала для пассажиров на столах.

В результате этого пассажиры полюбим, даже самым мелким и незначительным, вопросам вынуждены обращаться в справочное бюро. Даже для того, чтобы получить ответ на такой, например, простой вопрос, как есть ли билеты на Челябинск, граждане Коротяева и Дорош простояли у справочного окна 30 минут.

Несмотря на обилие справоч-

Угроза

БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

Очень тревожное положение с обеспечением безопасности полетов сложилось в службе движения Свердловского аэропорта. Достаточно сказать, что в смене руководителя полетов В. А. Гурьева уже около месяца, а в смене руководителя полетов В. П. Кузнецова около полутора месяцев нет диспетчера посадки! В результате современная, отличная техника не используется для контроля и помощи экипажам воздушных кораблей, заходящих на посадку в центральном уральском аэропорту.

Руководители службы движения А. А. Теплицкий и В. М. Мартюшев пытаются объяснить это положение ссылкой на отсутствие людей. Они говорят, что нет подготовленных авиаспециалистов, которым можно было бы доверить работу в качестве диспетчера посадки. Однако при ближайшем рассмотрении эти доводы оказываются более чем несостоятельными.

Действительно, если пройти по различным производственным звеньям службы движения, то можно увидеть такую картину. И в РДС, и на КДП, и в АДС — везде можно увидеть стажирующихся молодых диспетчеров. И лишь в одном месте нельзя увидеть ни стажера, ни опытного диспетчера. Это «заколдованное ме-

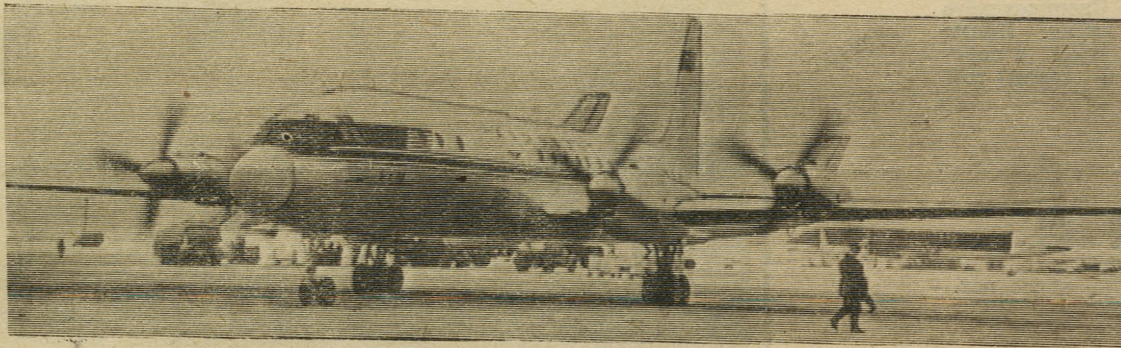
ОБСЛУЖИВАЮТ В ГОРАГЕНТСТВЕ?

ного материала, подбор маршрута для пассажиров работниками городского агентства ведется плохо. Достаточно сказать, что если дело касается полета дальше Москвы, то работники справочного попросту теряются и не могут дать вразумительного ответа.

Комсомольская рейдовая бригада вносит следующие предложения:

провести переподготовку работников справочного бюро с целью расширения их географического кругозора;
изготовить таблицы об указании наличия мест на первоначальные рейсы;
разложить на столах небольшие справочные листки «Что необходимо знать пассажиру воздушного транспорта».

**Н. МАКСИМЕНКО,
секретарь комитета
ВЛКСМ.**



Через несколько минут этот серебристый красавец-лайнер Ил-18, стоящий на перроне Свердловского аэропорта, поднимется в воздух и, пилотируемый уральским экипажем, возьмет курс на юг — в Адлер.

Серьезный упрек за такое тревожное положение следует бросить и работникам отдела кадров Уральского территориального управления во главе с К. М. Беспаловым. Им давно уже пора вмешаться в это дело и навести соответствующий порядок.

Д. АРТЕМЬЕВ.

ГРУЗЫ ИДУТ ПО «ЗЕЛеной УЛИЦЕ»!

В авиации все грузы являются срочными: ведь к помощи воздушного транспорта прибегают в тех случаях, когда требуется что-то доставить особенно быстро. И все же из общего числа всех срочных грузов можно выделить, так сказать, «сверхсрочные».

Это хорошо понимают работники коммерческого склада Свердловского аэропорта. Вот почему, когда к ним с завода резиновых технических изделий привезли партию текстопных ремней, предназначенных для комбайнов, перевозчики приняли все меры для быстрой отправки груза к месту назначения.

Работники смены, руководимые диспетчером В. А. Субботиной, сумели в течение первых трех часов отправить половину доставленной партии, общий вес которой составлял пять тонн. За оставшееся время они обеспечили отпарку в адрес завода «Ростсельмаш» и всех остальных ремней.

НОВАЯ ТЕХНИКА — КРЫЛЬЯ СЕМИЛЕТКИ

Они поднимут нас к новым высотам

Решение июльского Пленума ЦК КПСС — в жизнь!

Это получит Аэрофлот в 1960 году

ТРАНСПОРТЕР ДЛЯ БАГАЖА

Автопоезд с багажом подошел к стоящему на бетонной полосе пассажирскому лайнеру. Неужели почти двести чемоданов, корзин, вещевых мешков будут грузиться вручную?

Но вот к воздушному кораблю подъезжает автомобиль ГАЗ-69 с каким-то приспособлением, издали напоминающим пожарную лестницу. Эта «лестница» начинает подниматься, и ее верхний конец располагается рядом с открытым люком самолета. Теперь ясно, что это автотранспортер для подачи багажа.

Такой транспортер, предназначенный для обслуживания самолетов Ил-18, Ту-104, Ан-10, Ту-114, может за один час подать 150—200 тонн багажа. На его ленту, двигающуюся со скоростью 0,8 м в секунду, можно класть грузы весом до 80 кг.

АВТОМОБИЛИ- ЛИФТЫ

Как быть, если в самолет нужно погрузить несколько тонн груза? Обычно эта операция отнимает до-

вольно много времени. В настоящее время для загрузки Ту-104, Ил-18, Ан-10, Ту-114 создано несколько типов автомобилей с поднимающимся на определенную высоту кузовом.

Самый маленький из них — автолифт Ал-1 — разработан на базе грузового автомобиля ГАЗ-51. Он может поднимать в своем кузове груз весом в полторы

тоны на высоту до 4 м. Другая автомашинка АПК-4×4,2 сконструирована на базе более мощного грузовика ЗИЛ-164. «Автомобиль с поднимающимся кузовом», — так расшифровываются три буквы ее названия. Первая цифра показывает, что грузоподъемность кузова составляет четыре тонны, а вторая — высоту подъема в метрах.

АВТОПОЕЗД НА АЭРОДРОМЕ

Недавно во Внуковском аэропорту можно было видеть несколько необычный автопоезд для перевозки пассажиров и багажа, легко передвигающийся по

расстоянию 500 — 600 м — от аэровокзала до самолетов — автопоезд преодолевает всего за полторы — две минуты.

МАТРИЦЫ СПУСКАЮТСЯ... С НЕБА

Сейчас более чем в двадцати городах Советского Союза читатели в один день с москвичами получают столичные газеты. Их печатают со стереотипов, отлитых с картонных матриц, доставляемых самолетами из Москвы.

Однако до последнего времени самолеты с матрицами должны были приземляться в месте назначения. А это сопряжено с известными неудобствами. Ведь посадку иногда невозможно совершить из-за сложных метеорологических условий.

Нельзя ли матрицы сбрасывать с самолета на парашюте? Оказывается, можно. Коллективом Государственного научно-исследовательского института ГВФ была разработана и испытана специальная кассета с небольшим парашютом. Применять кассету можно с самолетов Ли-2, Ил-12 и Ил-14.

* * *

Все, о чем здесь рассказано, создано работниками Государственного научно-исследовательского института ГВФ в тесном сотрудничестве с заводскими изготовителями. Опытные образцы уже прошли испытания, и в текущем году новое оборудование должно найти себе широкое применение в аэропортах Советского Союза.

Баседы на естественно-научные темы

Космическими дорогами

пространстве складывается из двух различных участков — активного, или участка разгона, и пассивного.

На активном участке ракета набирает скорость, а приборы автоматического управления с помощью специальных устройств выводят ее на рассчитанный курс. Как только последняя ступень достигнет заданной скорости, двигатель автоматически выключается, и с этого момента движение ракеты определяется только величиной и направлением полученной скорости и притяжением небесных тел. Ракета становится полноправным небесным телом, которое подчиняется всем законам движения естественных небесных тел. Переменениями же небесных тел управляют силы тяготения, действующие между ними, и та скорость, которой они обладают.

Чтобы заранее дать приборам программного управления ракеты задание, в какую точку пространства и с какой скоростью вывести ее в конце участка разгона, необходимо прежде всего вычислить ее орбиту, то есть будущий путь ракеты в космосе. Зная взаимное расположение и скорости каких-либо небесных тел, можно рассчитать их будущие перемещения в пространстве. Но сделать это очень трудно, так как в любой системе движущихся космических тел происходит постоянное пе-

распределение масс, а вследствие этого изменяются величина и направление сил, действующих на каждое тело.

Тем не менее движение трех советских космических ракет показало точное совпадение их орбит с орбитами, вычисленными на Земле на основе законов «небесной механики». Подобным же образом могут быть вычислены и возможные орбиты для полетов к другим телам нашей солнечной системы. Рациональный выбор орбиты играет, пожалуй, не менее важную роль, чем решение технических задач, связанных с осуществлением космического полета.

Так, например, для полета к орбите Марса по эллиптической траектории ракете придется сообщить начальную скорость 11,59 километра в секунду — всего лишь на 0,23 километра в секунду больше, чем у первой советской космической ракеты. В этом случае ракета достигнет орбиты Марса через восемь с половиной месяцев. Если же начальную скорость увеличить еще на 0,41 километра в секунду, то продолжительность полета сократится на 109 суток.

Когда же ракете нужно будет пролететь в непосредственной близости от поверхности планеты и сфотографировать ее, то потребуются вычисления

(Продолжение на 2 стр.).

И там зам, и тут зам, а где же „сам“?

Всем известно, что летний период для Гражданского воздушного флота является самым напряженным и интенсивным в работе. Именно в это время решается судьба выполнения годового производственного плана, особенно по перевозке пассажиров.

Обычно во всех авиационных подразделениях в эти дни активизируется общественно-политическая работа среди личного состава, проводятся различные мероприятия, направленные на мобилизацию авиаспециалистов для действенной борьбы за досрочное и высококачественное выполнение месячных планов. В нынешнем году эта активность должна быть особенно велика: ведь только что закончил свою работу шольский Пленум ЦК КПСС, принявший важное решение для судеб нашей Родины.

Казалось бы, в эти дни члены партийного бюро Свердловского аэропорта, секретари цеховых партийных организаций должны были всю развернуть свою работу по мобилизации личного состава на выполнение плана III квартала. Но не тут-то было! Как выяснилось, секретарь партбюро П. Н. Хворостов, секретари цеховых партийных организаций ЛЭРМа А. А. Кошелев, службы связи — З. Е. Туманов и движенья — А. Ф. Исаков «организованно» в июле ушли в отпуск, вместо себя оставив заместителей.

И сейчас в аэропорту получилось такое положение, что и там

там, и тут зам. В подразделениях все признают, что это совершенно ненормальное положение, когда руководство цеховых партийных организаций ведущих служб и самой первичной партийной организации оказалось возложенным на замов. Это же признал и сам заместитель начальника аэропорта по политической части А. Д. Носов.

— Да, нехорошо получилось, — говорит он. — Ну, что же, учтем этот урок на будущее.

И тов. Носов «учел», тем более, что это будущее оказалось весьма близким. Буквально на следующий день после разговора в отпуск ушел... председатель местного комитета аэропорта Я. Н. Смирнов, оставив, конечно, за себя очередного зама.

Как же так случилось, что в разгар напряженной производственной работы пять партийных и общественных руководителей одновременно ушли в отпуск? Это можно объяснить только полнейшей безответственностью, равнодушием к судьбам плана.

Если бы руководящие работники аэропорта и, в первую очередь, секретарь партбюро П. Н. Хворостов и замполит А. Д. Носов по-другому относились к этим вопросам, то они заранее позаботились бы о составлении согласованного графика отпусков секретарей цеховых партийных организаций и других руководителей с тем, чтобы в решающие дни не оголять решающие участки производства. Это правило надо помнить постоянно и не пренебрегать им.

В. АЛЕКСЕЕВ.

ПО-ЦЫГАНСКИ!

В буфете, работающем от ресторана аэровокзала (заведующая О. И. Павлюц), который выделен для обслуживания работников служб в КДП Свердловского аэропорта, беден ассортимент. Кроме того, буфет приезжает на КДП с переборами, а в ночные смены и совсем там не появляется.

Есть притча старая про то,
Как раз один цыган Барго
К посту кобылу приучал
И есть почти ей не давал.

Недавно и у нас в порту
Решили вспомнить притчу ту:
Бывает в КДП буфет
Все реже, ночью — вовсе нет.

Кобыла меньше, меньше ела
И напоследок... околела!
Хотите, видно, Павлюц, вы
Для кадепцев той ж судьбы?!

Ведь людям нормального склада
И питаться нормально надо.
Пусть это помнит ресторан
И бросит методы цыган.

Иван ШМЕЛЬ.

ЛОПАТОР Включен!



Живописны окрестности Алапаевского аэропорта!
Фотоэтиюд штурмана А. Коваленко.

Все силы — любимому делу

В Ленинградском высшем авиационном училище ГВФ обучается немало бывших работников подразделений, входящих в состав Уральского территориального управления. Это тт. Манин, Попов, Болонин — из транспортного подразделения, тт. Шадрин, Устюгов, Бородулин, Стоюхин — из Свердловского аэропорта, Пивоваров — из тюменских авиаремонтных мастерских.

Нужно сказать, что уральцы, несмотря на большие трудности, связанные с долгим перерывом в учебе и с большим объемом даваемого материала, успешно справляются со своей учебной. За истекшую экзаменационную сессию они не получили ни одной неудовлетворительной оценки, а тт. Устюгов, Бородулин, Стоюхин, Балонин закончили сессию без единой тройки. Эта «международная» оценка, как говорят студенты, вообще является очень редкой гостей в их зачетных книжках.

Я не случайно оговорился о большом перерыве в учебе. Он, конечно, сказывается на усвоении преподаваемого в ВАУ большого курса высшей математики, физики, химии, теоре-

тической механики, сопротивления материалов и других дисциплин. Поэтому, нужны большая усидчивость, упорство и настойчивость в достижении поставленной цели. Этими качествами и обладают перечисленные мною товарищи, которые все являются производственниками с немалым стажем и перерыв в учебе у которых составляет 8—10, а то и более лет.

Хорошо учиться нас обязывает сознание того, что мы должны отдать все силы и способности, чтобы по достоинству ответить на ту большую заботу и на те замечательные условия, которые созданы партией и правительством для получения высшего образования.

Кроме учебы, наши слушатели выполняют и большую общественную работу. Так, например, тов. Устюгов, являясь заместителем секретаря партбюро курса, пользуется заслуженным авторитетом среди своих однокурсников. Николай Пивоваров тюменцы помнят как энергичного и делового секретаря комитета ВЛКСМ ремонтных мастерских. Не изменил он своему характеру и в ВАУ. Здесь Николай выполня-

(Продолжение. Нач. на 1 стр.)

такой орбиты, при которой космический корабль не только приблизится к Марсу, но и вернется после этого обратно к Земле, подвоя к ней на расстояние, достаточное для надежной передачи телевизионных сигналов.

Варианты орбит могут изменяться в довольно широких пределах: все зависит от выбора начальной скорости и направления полета, взаимного расположения планет и возможности корректировки движения космического корабля.

В будущем наступит время, когда космические корабли пересекут орбиту Плутона — самой далекой планеты и устремятся к звездам. И тогда для расчета их орбит придется учитывать закономерности движения не только планет, но также звезд и звездных систем. В частности, для успеха межзвездного перелета необходимо знать характер движения Солнца относительно других звезд.

Движение звезд, как и планет, происходит по закону всемирного тяготения. Но математические расчеты в этом случае сделать значительно труднее, так как звезд гораздо больше, чем планет. В одну только нашу звездную систему — Галактику — входит около ста миллиардов звезд. К тому же они весьма неравномерно распределены в пространстве.

В нашей солнечной системе свыше 99 процентов массы сосредоточено в центральном те-

Космическими дорогами

ле — Солнце, а на долю планет приходится менее одного процента. Поэтому здесь решающую роль играет солнечное тяготение. В Галактике же подобно центрального ядра не существует, и на каждую звезду влияет не только притяжение со стороны галактического центра,

но и массы окружающих звезд. Поэтому звездные орбиты имеют весьма сложный характер. Их изучение — одна из важнейших проблем современной звездной астрономии.

Вместе с другими звездами несет в мировом пространстве и наше Солнце. Увлекая за собой планеты, оно движется в направлении к созвездию Лиры, расположенному в северном полушарии нашего неба, неподалеку от Полярной звезды. Перемещаясь относительно соседних звезд, Солнце в то же время вместе с ними участвует в общем движении всех звезд Галактики — так называемом галактическом вращении. При этом Солнце несет в мировом пространстве с чудовищной скоростью — около 230 километров в секунду. Тем не менее один полный оборот вокруг центра Галактики оно совершает за 180 миллионов лет.

Таковы те «космические дороги», по которым движутся естественные небесные тела. Изучение этих «дорог» позволит человеку, приступившему к созданию искусственных небесных тел, регулировать с помощью сил тяготения их движение в мировом пространстве.

В. КОМАРОВ,
астроном.

Новая линия связи

От Свердловска до пионерского лагеря авиароботов «Красная Горка» по прямой около пятнадцати километров. Никакой линии связи между ними нет. И все-таки администрация пионерлагеря в любое время может поговорить по телефону с городом, с любым абонентом в аэропорту. А чтобы вызвать лагерь (это возможно два раза в сутки), достаточно набрать номер 2—49.

Эта повседневная связь осуществляется благодаря новой радиорелейной линии передачи, приспособленной к работе через АТС Свердловского аэропорта. Работа по монтажу радиотелефонной связи аэропорта и пионерлагеря вели старший инженер службы Д. У. Любченко и техник АТС А. Ф. Сучков.

Поступайте в Рижский институт инженеров ГВФ

В гор. Риге организован институт инженеров Гражданского воздушного флота в составе трех факультетов: механического, радиотехнического и электротехнического. Институт готовит инженеров по эксплуатации самолетов и двигателей, технической эксплуатации авиационного радиооборудования и технической эксплуатации авиационных приборов и электрооборудования самолетов.

Срок обучения 5 лет 6 месяцев для лиц, имеющих не менее 2 лет производственного стажа работы по избранной специальности, и 5 лет 10 месяцев для всех остальных.

Институт производит прием студентов на очное отделение на I курс, а также на очное отделение II, III и IV курсов в порядке перевода студентов из других технических вузов как дневных, так и вечерних и заочных отделений, в том числе студентов заочного отделения Киевского института ГВФ.

Условия приема те же, что и в Киевском институте ГВФ. Принятые в институт обеспечиваются общежитием и стипендией.

Заявления о приеме на старшие курсы принимаются до 15 августа с. г. по адресу: г. Рига, ул. Ломоносова, д. 1, приемная комиссия Рижского института инженеров ГВФ. Заявления о приеме на I курс с необходимыми документами принимаются до 31 июля с. г.