

ДО САМОЙ ДАЛЕКОЙ ПЛАНЕТЫ НЕ ТАК УЖ, ДРУЗЬЯ, ДАЛЕКО!

Вперед шагнув на целый век

Звучит у каждого двора
И в тысячах квартир:
«Второй
космический корабль
Штурмует
звездный мир!»
Для нас понятней,
чем слова,
Собачий звонкий лай,—
Впервой земные существа
Вернулись в отчий край!
У всех широт,
за рубежом,
Под зноем синевы —
Весомо
снова подтвержден
Авторитет Москвы.

Вперед шагнул
на целый век
Шестидесятый год!
Простой советский человек
До космоса дойдет,

Как до арктических морей
И до полярных льдов...
Он стал упрямей и смелей.
Во славу Родины своей
Он в дальний рейс готов!

Е. ЛИПОВИЧ.

Новая радость

Каждый день приносят советским людям новые радостные вести о трудовых достижениях. И вот блестящая победа советской науки и техники опять удивила весь мир. Запущен второй космический корабль-спутник. Это достижение советских ученых, инженеров и рабочих обрадовало весь коллектив ремонтного предприятия.

Прошло несколько часов и радио принесло новую радостную весть — впервые в истории исследования космического пространства живые существа благополучно возвратились из космоса на землю.

Сейчас уже уверенно можно сказать, что недалек тот день, когда советские люди — первыми в мире — полетят в космос.

Мы гордимся выдающимися достижениями советских ученых, инженеров, рабочих, которые в своих дерзаниях уже обогнали науку и технику США.

**Б. ШТОПЕЛЬМАН,
А. СИЗОВ,
рабочники
ремпредприятия.**

В праздничный день

Празднично отметили авиарботники Уральского территориального управления ГВФ День Воздушного Флота СССР. В подразделениях, службах, летных коллективах проведены праздничные вечера, беседы, собрания личного состава, на которых авиарботники подвели итоги своей работы во втором году семилетки, отмечены лучшие специалисты.

Во многих коллективах выпущены праздничные номера стенных газет.

Авиатор Урала

Орган политотдела Уральского территориального управления
ГВФ и теркома профсоюза авиарботников

№ 64 (985).

СРЕДА, 24 АВГУСТА
1960 г.

Год издания 18-й

Величественно и грандиозно

Как и все советские люди, мы, члены летно-подъемного состава авиатранспортного подразделения, гордимся величественными успехами советской науки. Второй космический

корабль-спутник впервые в истории человечества возвратился из далеких просторов Вселенной на землю. В кабине космического корабля благополучно прибыли на родную почву живые существа собаки Стрелка и Белка, мыши и другие представители флоры и фауны земли.

Окидывая мысленно путь, пройденный советской авиацией, всей душой радуешься за наш успех. За каких-нибудь сорок лет Советский Союз стал мощной авиационной державой и теперь уверенно прокладывает пути человечеству в космическое пространство. Нет сомнения в том, что недалек тот час, когда советский пилот сядет за штурвал космического корабля и уверенно поведет его в неведомые воздушные дали. Первенство в завоевании человеком космического пространства принадлежит и будет принадлежать советским людям, строящим коммунизм.

Личный состав нашего летного коллектива, воодушевленный этим новым успехом в завоевании космоса, еще более повысит свои производственные показатели. Мы приложим все силы к тому, чтобы быстрее завоевать звание коллектива коммунистического труда.

**А. НИКУЛИН,
заместитель
командира летного
коллектива.**

Авиарботники Урала гордятся достижениями советских ученых, инженеров, рабочих, осуществивших запуск второго космического корабля-спутника

Впервые в истории живые существа, совершив космический полет протяженностью свыше семисот тысяч километров, благополучно возвратились на землю.

Запуск и возвращение на землю космического корабля-спутника, созданного гением советских ученых, инженеров, техников и рабочих, является предвестником полета человека в межпланетное пространство.

(Из сообщения ТАСС.)

Восхищен!

Что можно сказать о тех чувствах и мыслях, которые вызывает сообщение о полете и благополучном приземлении второго космического корабля-спутника? Слов много, они теснятся в груди. Хочется выразить обучающие меня чувства какими-то необыкновенными словами. Но лучше всего передает мое радостное и счастливое настроение

простое и короткое слово: восхищен!

Это событие свидетельствует о том, что наши шаги в космосе становятся тверже и увереннее. Теперь очередь за полетом человека в глубины Вселенной. Мне хотелось бы быть одним из первых космических путешественников.

**И. РОГОЖКИН,
инженер по
переподготовке
УрТУ ГВФ.**

Преступник наказан по заслугам

С большим интересом следили советские люди за процессом над американским летчиком-шпионом Пауэрсом.

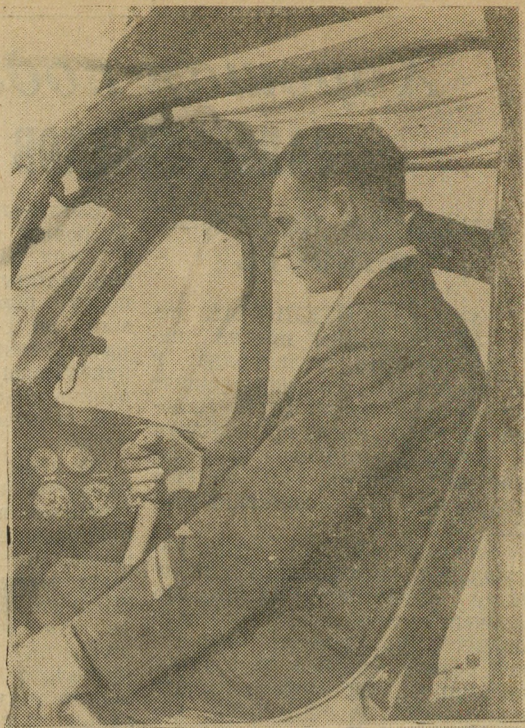
Это был суд не только над летчиком-шпионом, но прежде всего над прогнившей внешней политикой американского правительства, ибо Пауэрс был всего лишь исполнителем воли госдепартамента, не желающего смягчения в отношениях между Советским Союзом и США, ведущего политику разжигания «холодной войны».

Как и следовало ожидать, преступник Пауэрс получил по заслугам. Мы, авиатехники Уктусского подразделения, вместе со всеми советскими людьми единодушно одобряем приговор военной коллегии Верховного Суда СССР. Мы уверены в том, что справедливое и гуманное решение суда послужит серьезным уроком для всех тех, кто так или иначе пытается разжечь новую мировую войну.

Мы — мирные люди, но мы всегда сумеем постоять за себя.

И. ИВАНЮК, авиатехник.

— НЕ ИГРАЙТЕ С ОГНЕМ, ГОСПОДА! — гневно говорят советские люди, с большим удовлетворением встретившие приговор военной коллегии Верховного Суда СССР.



Более ста коллективов в Уральском управлении ГВФ борется за почетное звание разведчиков будущего. Двадцати с лишним из них уже присвоено высокое звание коллективов коммунистического труда. Волна патриотического движения продолжает расти и шириться в авиоподразделениях Урала.

На снимках: на верхнем — пилот Пермского подразделения, ударник коммунистического труда Александр Федорович Востриков в кабине вертолета Ми-1; на нижнем — командир летного коллектива, борющегося за звание коммунистического, А. С. Мезенцев и парторг В. А. Савичев беседуют с молодым пилотом Ю. А. Синициным (в центре) о его первом самостоятельном полете на новой материальной части — самолета Як-12 А.

В НАСТОЯЩИЙ период о культуре обслуживания пассажиров много говорится в приказах начальника ГУ ГВФ, в печати и других документах. Однако в Тюменском аэропорту с этим важным вопросом дела обстоят не совсем благополучно. Наш коллектив принимает меры для улучшения обслуживания, наводит порядок в аэровокзале, выделена гостиная для пассажиров, олагодустраивается территория аэропорта, буфет переводится на круглосуточную работу.

Однако все эти факторы — второстепенные. Основной фактор это, чтобы пассажир улетел вовремя. Согласно расписанию установлен рейс 924 Тюмень — Свердловск, на котором пассажиры должны улетать на запад. Этот рейс выполняется, как правило, нерегулярно. Взять, к примеру, 10 августа нынешнего года: из Тюмени должны вылететь пассажиры. Но самолета до 18 час. не было. Я обратился к диспетчеру УРДС, чтобы он помог направить к нам самолет. Он ответил, что самолет ушел на Уфу: «Потому, что это наши пассажиры, а их нужно увезти в первую очередь».

Второй момент. Чтобы лететь из Тюмени на восток, нужно сначала лететь до Свердловска, а уже потом только в нужном направлении.

Дело в том, что на проходящий через Тюмень рейс № 21 для нас не предусмотрено брони. А рейс № 599, который именуется грузопассажирским, всегда выполняется грузовым самолетом. Кроме того, этот рейс выполняют экипажи, которые не имеют права перевозки пассажиров.

Да не совсем благополучно выполняются и рейсы по местным линиям, т. е. на север. Командиры подразделений Китаев и Хохлов не несут ни материальной, ни моральной ответственности за срывы рейсов. Они так же, как и товарищи из Свердловска, работают, видимо, по принципу: «Своя рубашка ближе к телу».

Тюменский областной комитет КПСС и облисполком много уже раз обращали внимание на плохую работу как авиагруппы, так и Тюменского аэропорта по вопросу регулярности полетов. Однако дела не движутся с места. Коллектив аэропорта просит командование Уральского управления оказать нам практическую помощь в этом важном деле.

Подробный отчет о Всесоюзной спартакиаде Аэрофлота будет опубликован в ближайших номерах.

**М. НАУМОВ,
начальник аэропорта
Тюмень.**

Спортсмены Урала — на пятом месте

На днях рейсовым самолетом Ту-104 из Киева возвратилась сборная команда Уральского территориального управления ГВФ. Там в течение трех дней она защищала спортивную честь наших подразделений на Всесоюзной спартакиаде Аэрофлота.

Наша легкоатлеты и волейболисты добились неплохих результатов. В напряженной борьбе со спортивными коллективами других управлений они завоевали пятое общекомандное место. Всего же в спартакиаде участвовало 28 команд управлений, авиагрупп и училищ.

Подробный отчет о Всесоюзной спартакиаде Аэрофлота будет опубликован в ближайших номерах.

Хорошая подготовка — залог успехов в деле

ПРЕЖДЕ ВСЕГО — ТОЧНОСТЬ

И СТРЕБИТЕЛЬНЫЕ меры борьбы против непарного шелкопряда в Ильменском государственном заповеднике имени В. И. Ленина в 1960 году проводились в северной части его территории на площади 20 лесных кварталов, составляющих 2050 га.

Ранее в 1953-55 годах насаждения подвергались сплошному объединению листвы. По данным контрольного обследования, проведенного нынешней весной, среднее количество гусениц на одно дерево составляло от 800 до 4200 штук, что должно было привести к 50—100-процентному объединению кроны.

На основе вышеизложенного, а также учитывая ослабленность деревьев в результате вспышки прежних лет, нами было решено провести авиахимборьбу против непарного шелкопряда методом опыливания 5,5-процентным дустом ДДТ.

Учитывая условия заповедности и частичное сохранение полезной энтомоформы (в частности, муравьев), а также предотвращение гибели неоперившихся птенцов певчих птиц, находящихся в открытых гнездах, мы именно остановились на этой концентрации дуста, так как даже 10-процентный ДДТ уже начинает вызывать гибель муравьев.

Авиахимборьба проводилась в ранние сроки, когда вредитель находился в стадии гусениц первого возраста. Календарный срок проведения работ — со 2 по 5 июня включительно.

Все подготовительные мероприятия проводились согласно наставлению по проведению авиахимработ в лесах, а именно: составление проекта авиахимборьбы и оперативного плана, разбивка участков и пикетов на них с последующей постановкой сигнализации, поделка и установка сигнальных флагов, выбор и подготовка учетных площадок, обеспечение сигнальщиков - верхолазов средствами техники безопасности и т. д. В зимний период во время технической учебы с наблюдателями лесной охраны (а она у нас проводится ежегодно) мы изучили тему «Непарный шелкопряд и борьба с ним», а также провели занятие по технике безопасности с сигнальщиками - верхолазами. Все это впоследствии положительно сказалось на качестве проведения авиахимработ.

У НАС НЕТ «МЕЛОЧЕЙ»

В СЕ участки, подлежащие обработке, были расположены в меридианальном направлении. Поэтому нами за неделю до начала работ была произведена разбивка пикетов с указанием номера и цвета флага.

После постановки пикетов сигнальщики - верхолазы занялись установкой постоянных сигналов семафорного типа. Бязевые сигнальные полотнища были изготовлены в швейной мастерской и половина их окрашена в красный цвет, так что при постановке сигналов белый и красный цвета чередовались, что дало лучшую ориентировку экипажа самолета во время производства работ.

Для обеспечения техники безопасности во время постановки сигналов верхолазы были снабжены брезентовыми поясами, а вместо когтей пользовались длинной приставной лестницей, которая вместе с сигналами и флажками (шестами) перевозилась от пикета к пикету.

Сигнальный флаг с 4—5-метровым шестом поднимался в крону на веревке, один конец которой был прикреплен к поясу верхолаза. Выставленный на 1—1,5 метра выше кроны сигнал двумя гвоздями прибивался к стволу, а затем окончательно крепился натяжной бечевой и мягкой проволокой.

За день до начала работ вся сигнализация была проверена вторично, а также произведена правка части покосившихся сигналов. Всего сигнальных флагов было выставлено на участках 80 штук. Таким образом, яркая цветная сигнализация дала возможность экипажу самолета правильно ориентироваться на местности и сохранить параллельность гонов, что очень важно при авиахимопыливании.

Авиахимборьба осуществлялась при помощи самолета Ан-2, где командиром экипажа Ю. И. Цепельников, со временного рабочего аэродрома, расположенного в 4—7 км от обрабатываемых участков. Выбор площадки под аэродром проводился начальником авиахимработ при участии представителя подразделения В. П. Близначева.

Ранее изысканный Аргаяшским лесхозом временный аэродром в районе с. Кулуево был забракован, так как не отвечал требованиям наставления аэродромной службы и был удален на 20—25 км от обрабатываемой площади, что даже при условии его пригодности очень сильно могло увеличить стоимость авиахимработ.

Склады ГСМ и склад ядохимикатов находились в непосредственной близости от аэродрома, вполне обеспечивали быструю и своевременную заправку самолета.

СОБЛЮДАЯ НАСТАВЛЕНИЯ

О ПЫЛЕННАЯ физическая площадь насаждений равна 2050 га, с учетом же переопыливания — 3200 гектаров. Норма расхода ядохимиката равнялась 15 кг на 1 га.

Имея достаточное количество дуста ДДТ, мы могли бы увеличить норму расхода его на единицу площади (именно так мы и намечали в проекте), но неустойчивая погода заставила нас изменить это решение, так как, израсходовав сразу весь запас дуста, в случае неожиданных осадков сразу же после опыливания мы могли остаться без достаточного количества дуста, необходимого для переопыливания.

Кроме того, почти двойное опыливание насаждений, хотя и с меньшей нормой расхода на 1 га, дает значительно большую эффективность, так как при такой системе опыливания не получается «огрехов», т. е. необработанных участков.

Всего на обработку площади в 3200 га было произведено 45 вылетов. Полеты проводились примерно в геовысоте 25—30 м над кроной деревьев. Местами же из-за сильной всхолмленности рельефа полеты проходили на большей высоте.

Тяжелые условия рельефа, а в связи с этим непрерывно меняющиеся вертикальные токи воздуха, создавали неблагоприятные условия вождения самолета, и надо сказать, что экипаж самолета — командир корабля Ю. И. Цепельников и второй пилот М. Майорова — со своей задачей справился очень хорошо, обеспечив и параллельность гонов и высокую эффективность авиахимборьбы.

Учет смертности гусениц проводился одновременно с авиаопыливанием, а связь с учетными группами осуществлялась с помощью мотоцикла. Смертность гусениц на учетных площадках (в пересчете на площадь проекции

кроны) выглядела следующим образом: на участке № 1 средний процент смертности составлял 81,2 процента, на втором участке — 96,7 и на третьем участке — 92 процента. Из приведенных цифр видно, что эффективность авиахимборьбы довольно-таки высокая, а численность оставшихся в живых гусениц не представляет опасности для насаждений.

Задолго до проведения опыливания в заповеднике с помощью лесного отдела заповедника Миасским городским исполнительным комитетом депутатов трудящихся было вынесено специальное решение о проведении авиахимборьбы в лесах заповедника, а также выпущены карантинные листовки в количестве 1000 шт. Они распространялись во всех населенных пунктах, находящихся на территории не далее 10 км. Кроме того, в процессе производства работ на всех дорогах, ведущих к обрабатываемым участкам, была организована патрульная служба. В результате случаев отравления населения, гибели скота не было, не наблюдалось и гибели птенцов, а также пчел.

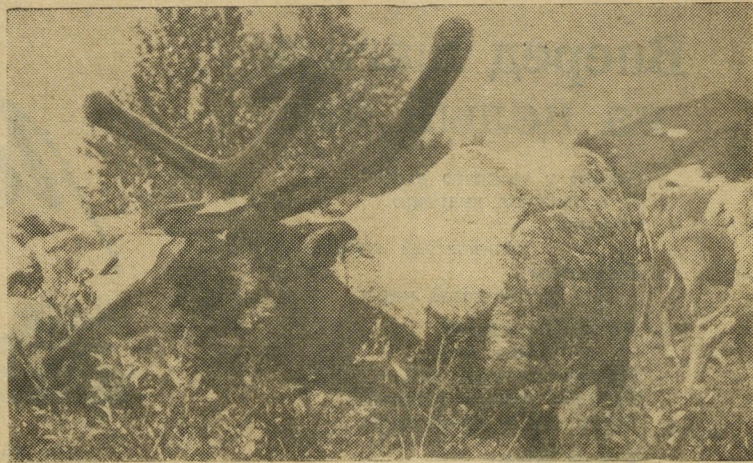
Н ЕСМОТЯ на тщательность подготовки авиахимработ, мы все-таки не смогли избежать недостатков. Одним из недостатков при организации работ по опыливанию было длительное хранение ядохимиката на полевом аэродроме, равнявшееся 25 дням (с 7 мая по 2 июня). Причиной длительного хранения и задержки начала работ явилась холодная и дождливая погода, так как массовый выход гусениц в крону был только 28—30 мая.

В результате производства всех видов авиахимработ мы сэкономили государству 1176 рублей против сметной стоимости, дав среднечасовую производительность самолета 210 га/час.

Коллектив Ильменского госзаповедника глубоко признателен экипажу самолета Ан-2 Цепельникову, Майоровой, Шишкову и Нестерук за высоко-сознательное отношение к производству авиахимборьбы в лесах заповедника и выражает им большую благодарность.

В. КРАСИН,
зав. лесным отделом
Ильменского заповедника
им. Ленина.

В ГОРАХ СЕВЕРНОГО УРАЛА

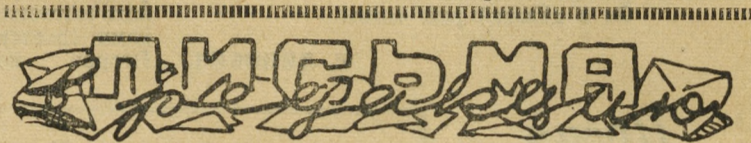


Каждый день с Ивдельского аэродрома самолет Ан-2 улетает далеко на север. Он летит за 63-ю параллель, в поселок геологов северной экспедиции. Другого вида сообщения здесь нет.

Но и этот не самый северный маршрут пилотов Уктусского подразделения, базирующихся в Ивдельском аэропорту. Из Тольи в горы, на северо-запад, в трудных условиях водит свой вертолет Ми-1 опытный авиатор Виктор Владимирович Рычик. Он садится у палаток геологов, нередко раскинутых близ оленьих стад.

Сюда, в горы, каждое лето колхозы Березовского района, Ханты-Мансийского национального округа, пригоняют многие тысячи оленей. Для них здесь много хороших кормов: трава, мох-ягель, ягоды и грибы.

На снимке: олени на пастбище в горах Северного Урала. Текст и фото Г. ГРИГОРЬЕВА.



6 июля 1960 года в газете «Авиатор Урала» было напечатано письмо управдомами Уктусского подразделения Е. Зиберовой под названием «Это не «мелочи»».

В этом письме она сообщила, что руководство СМУ-8 (начальник А. А. Бондарчук), несмотря на свое обязательство, ничего не сделало по благоустройству территории вокруг жилых домов. Деньги же за эти невыполненные работы СМУ-8 получило еще в 1958 году.

Ряд работ по благоустройству уже осуществлен жильцами, а также силами работников Уктусского подразделения. Осталось только завезти землю для планировки территории двора и отремонтировать бетонированную дорожку, которая была построена в зимнее время и весной полностью пришла в негодность.

ПОЧЕМУ МОЛЧИТ тов. Михайлов?..

Но к выполнению этих работ СМУ-8 до сих пор не приступает.

Непонятно также и молчание со стороны заместителя начальника по наземным службам Уральского управления ГВФ Г. А. Михайлова, который не требует с тов. Бондарчук выполнения данных его обязательств по благоустройству. Уж не потому ли тов. Михайлов потерял требовательность к руководителям СМУ-8, что его личная легковая автомашина «Победа» ремонтируется в автогараже СМУ-8?

Сейчас строители СМУ-8 заканчивают строительство 32-квартирного жилого дома для уктусских авиаторов и в IV квартале будут его сдавать в эксплуатацию. Направивается невольно ряд вопросов:

— А как же будет с благоустройством? Или опять руководители СМУ-8 отделаются руганими обещаниями, как в прошлые годы? И как на эти вопросы будет реагировать тов. Михайлов?

Я. ЛЯПИН.

Канавы прорыты — нужен мостик

По западной стороне улицы Белинского, мимо домов под № 250 (Уктусский аэропорт) идет пешеходная дорожка от центра города к Уктусу. Тропуаров здесь пока нет и, наверное, в ближайшие годы не будет.

Но здесь оживленное движение пешеходов. Дходя до широкой канавы с грязной водой, прорытой метрах в 100 южнее вышеуказанных домов, люди, конечно, начинают недобрими словами величать руководителей Уктусского подразделения. Канавы прорыты, а мостик простой, из досок, сделать «забыли». Приходится каждый день совершать головокружительные прыжки или далеко обходить «полосу препятствий».

Мостик сделать не трудно, нужно лишь несколько досок.

А. ЖУКОВ.

И. о. редактора В. Я. РУСИН.

НС11368. Заказ № 4683.

АДРЕС РЕДАКЦИИ:
Свердловск, 20, аэропорт,
Д2-05-21, доб. 1-96.

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

По Аэрофлоту

Необычные рейсы

Необычные рейсы были совершены вчера над Буковским аэропортом. Турбовинтовой гигант Ил-18, пробив пелену дождевых облаков, летел навстречу ослепительному солнцу. В салоне звучала разноязычная речь. Пассажиры внимательно приглядывались к машине, беседовали с находящимися на борту советскими инженерами.

Когда заканчивался часовой демонстрационный рейс, кто-то из пассажиров — так, для интереса! — поставил на столик карандаш. Это своеобразное и довольно сложное испытание проходило успешно. Колеса уже катились по бетонной дорожке, а карандаш по-прежнему стоял вертикально.

Сходившие по трапу пассажиры хотя и говорили, по крайней мере, на десяти-пятнадцати языках, но и без переводчика нетрудно было догадаться, что машина им понравилась. Затем такие же демонстрационные рейсы были совершены на вертолетах Ми-4.

Осмотр авиационной техники был устроен в связи с многочисленными запросами из-за границы о технических данных и порядке экспорта советских самолетов. Представители 23 стран получили во время этих полетов исчерпывающую информацию по интересовавшим их вопросам.

★ ★

17 августа из Ленинградского аэропорта курсом в Арктику вылетел специально оборудованный самолет полярной авиации Ил-14. На борту этой «летающей лаборатории» — участники аэротеологической экспедиции Арктического и антарктического института, возглавляемого научным сотрудником А. И. Воскресенским.

Разведчики погоды будут совершать регулярные рейсы в высоких широтах к северу от арктического морского порта Тикси.

С помощью разнообразной аппаратуры они осуществят метеорологические наблюдения и измерения на различных высотах.

Работа «летающей лаборатории» рассчитана на полтора месяца.

Летающая лаборатория