

Завтра — День космонавтики

Первый в мире космонавт
Юрий Гагарин.
Фото В. Черединцева.
Фотохроника ТАСС.



Герои Советского Союза летчики-космонавты (слева направо) подполковник Павел Попович, полковник Юрий Гагарин, Валентина Николаева-Терешкова, подполковник Андриян Николаев, подполковник Валерий Быковский и подполковник Герман Титов.
Фото В. Черединцева.
Фотохроника ТАСС.



Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

ВПЕРЕД К КОММУНИЗМУ

Орган партийного комитета Яйского производственного
совхозно-колхозного управления и районного
Совета депутатов трудящихся

Год издания 2-й
№ 44 (176)

Суббота, 11 апреля 1964 года.

Цена 2 коп.

Всего три года назад — до 12 апреля 1961 года — полет человека в космос представлялся большинству живущих на земле людей чем-то далеким, таинственным, относящимся скорее к ведомству писателей-фантастов, чем к реальному миру науки и техники сегодняшнего дня. И за каких-нибудь полтора часа, проведенных в космосе Ю. А. Гагариным, все коренным образом изменилось.

Попробуйте задать случайному соседу в трамвае, на улице, в кино любой вопрос, относящийся к космическим полетам, вы почти наверняка получите развернутый ответ, изобилующий деталями прогнозами и интересными подробностями. Не беда, что некоторые из этих прогнозов и подробностей, возможно, не ведомы ни самим космонавтам, ни строителям космических кораблей. Важно другое — искренний, по-настоящему живой интерес ко всему, что связано с дерзким вторжением человека в космос.

Сразу же после полета Ю. А. Гагарина людям захотелось найти какие-то отправные точки, чтобы лучше представить себе работу (именно работу!) космонавта. Самый верный путь к этому — аналогия, — естественно, привел к профессии, давно потерявшей свою если не романтичность, то во всяком случае необычность, к профессии «околоземного» летчика.

В обеих этих профессиях обнаружилось много общего — и элемент риска, и общение со сложнейшей техникой, и даже сам факт свободного движения

В трехмерном пространстве.

Обнаружились черты сходства между этими двумя видами человеческой деятельности даже там, где, на первый взгляд, налицо явное различие. Так обстоит дело, например, с вопросом — действительно ли космонавт пилотирует свой корабль в том смысле, который мы вкладываем в это понятие?

Как известно, в полетное задание Ю. А. Гагарина не входило пользование системой ручного управления, хотя он был полностью подготовлен и отрегулирован для этого и в случае отказа автоматики мог бы уверенно принять управление на себя. Но такая необходимость не возникла; автоматика работала безукоризненно. В последующих более длительных полетах наши космонавты Г. Титов, А. Николаев, П. Попович, В. Быковский, В. Терешкова включали в исследовательских и тренировочных целях ручное управление и успешно пользовались им. А американские космонавты — Д. Гленн, М. Карпентер и Г. Купер — столкнувшись с отказом автоматики и вынужденно обратились к ручному управлению, пользуясь которым и завершили благополучно свои полеты.

Другое дело, что возможности воздействия на движение космического корабля пока более ограничены, чем на самолете или вертолете. Современный пилотируемый космический корабль осуществляет орбитальный полет как бы по невидимым рельсам. При этом космонавт имеет воз-

можность только ориентировать корабль вокруг его центра тяжести. Траектория же движения самого центра тяжести управления пока не поддается. Так, артиллерист бронепоезда может поворачивать в нужном направлении орудийную башню, но не в состоянии повлиять на направление движения поезда.

Однако уже в наши дни состоялись успешные пуски космических кораблей, пока, правда, беспилотных, способных изменять траекторию полета. Нет сомнений, что очень скоро это новшество придет и на борт кораблей, управляемых человеком.

Вообще, сравнивая космический корабль с атмосферным летательным аппаратом, нельзя не учитывать разделяющую их «раз-

ницу в возрасте». Вспомним первые полеты воздушных шаров — монгольфьеров. От них, как впоследствии и от первых самолетов, требовалось одно: лишь бы они отделились от земли. А все их управление сводилось к веревке, дернув которую, воздухоплаватель мог выпустить теплый воздух из баллона и опуститься на землю. Это еще меньше, чем мог сделать космонавт на первых космических кораблях.

Сейчас уже есть все основания утверждать, что возможности человека на борту космического корабля будут расширяться гораздо быстрее, чем это было в воздухоплавании и даже в авиации.

А отсюда — неминуемое дальнейшее повышение и без того высоких требований к подготовке, знаниям, навыкам, всей личности космонавта. Речь идет не только о состоянии его здоровья (эти требования особенно суровы на первом этапе освоения космоса; в будущем, по-видимому, можно будет надеяться на некоторое их смягчение), но и ко всему его облику, начиная от мужества, чувства ответственности за порученное дело, патриотизма и кончая даже, чувством юмора.

Во всяком случае опытный авиационный врач-психолог, наблюдавший за подготовкой наших первых космонавтов, в характеристике, данной накануне первого старта человека в космос, считал необходимым особо отметить, что «старший лейтенант Гагарин сохранил обычно присущее ему чувство юмора, охотно шутит, а также воспринимает шутки окружающих». Оказывается, и это нужно человеку в космосе!

По мере усовершенствования и усложнения космических кораблей резко возрастут требования и к инженерно-научной культуре космонавта. Так, на заре развития авиации от летчика требовалось прежде всего, чтобы он был хорошим спортсменом. Пилоты-мыслители, философы своего дела, вроде П. Н. Нестерова, насчитывались в то время единицами. А в наши дни даже обычная летная работа на сверхзвуковых реактивных самолетах зачастую требует от летчика строевой части (не говоря уже о летчике-испытателе!) высшего инженерного образования. Нет сомнения, что экипажам космических кораблей солидное специальное образование понадобится еще быстрее. И никто не понимает этого лучше, чем сами космонавты. Все они — и уже летавшие в космос, и только что

(Окончание на 4 стр.)

Пилоты космических кораблей

Проверяем готовность
к весеннему севу

В расчете на „авось“

В апреле зима решила дать последний бой наступающей весне: трескучий мороз сменяется снежными бурями и тогда в поле зги не видать; только утихает — снова мороз, и так без передышки. Но стоит увидеть на деревьях стаю весело гомонящих грачей, как становится ясно, что идет, пусть холодная и поздняя, но все же весна с ее заботами и хлопотами для хлебороба.

Казалось бы, запоздание весны должно насторожить руководителей Ижморского совхоза, заставить их более тщательно подготовиться к весенне-полевым работам. К сожалению, такой тревоги в хозяйстве не чувствуется. Дирекция совхоза, парком, управляющие отделением слабо занимаются подготовкой к весне. В хозяйстве до сих пор не закончен ремонт тракторов, сеялок, плугов, культиваторов и других сельскохозяйственных машин.

Проверка, проведенная группой содействия партгосконтролю, показала, что ни одно отделение не готово всесторонне к весеннему севу. Возьмем, например, Н-Орловское отделение, где управляющим тов. Васильев А. Г. Здесь из 6 гусеничных тракторов половина еще ремонтируется. У зерновых сеялок нет втулок на осях, почти все плуги без полевых досок. И так по любому виду машин. Совсем не касались руки ме-

ханизаторов девяти зерновых сеялок в Ольговском отделении. Другие сельхозмашины только начали ремонтировать. Такое же положение с подготовкой техники и в других отделениях.

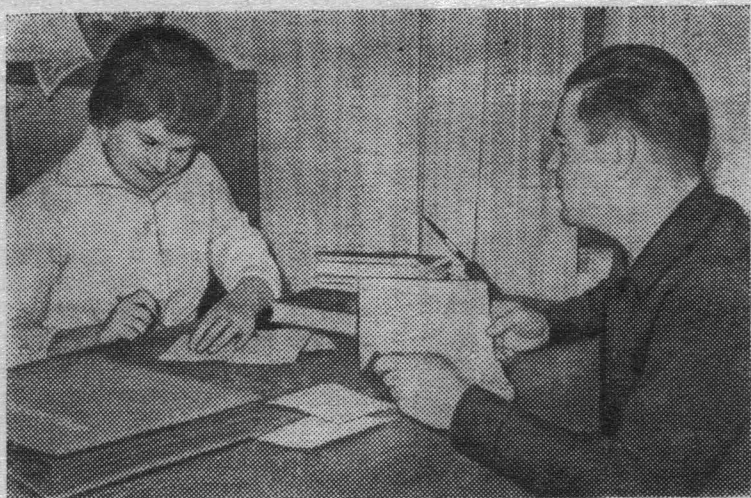
Известно, что доброкачественные семена — основа будущего урожая. Эта истина, по-видимому, неизвестна руководителям Ижморского совхоза, однако семена все еще не очищены. В Ольговском отделении, например, 300 центнеров овса засорены овсюгом. Эту партию семян только что собираются очищать. Много семян имеют повышенную влажность — 19—20 процентов. Значит, без теплового обогрева на зерносушилках не обойтись, но его в совхозе проводить не намерены, ссылаются на большие затраты труда и средств.

Нынешняя весна — особенная. В народе ее называют первой весенней интенсификации. Четкая организация труда, высокая культура земледелия должны отличать нынешнюю весну от предыдущих. Главное направление в полеводстве — звеньевая организация труда по опыту прославленных механизаторов страны Первического, Светличного, Кузнецова. Ничего этого в совхозе не делается. Механизированные звенья только что начинают создавать. За ними не закреплены земля и техника. Хуже того, почти по-

всеместно не составлены рабочие планы на весенний сев. В отделениях, где нет агрономов, не знают, как составлять рабочий план, хотя в нашей газете за 2 апреля был помещен такой план бригады Алексея Гребенюка из Яйского совхоза. Надежды на «авось да небось» — характерная черта в стиле работы руководителей совхоза. На какой урожай можно рассчитывать в Н-Орловском отделении, если на поля не вывезено ни одной тонны удобрений, а пшеница на 500 гектарах из 600 будет размещена вновь по пшенице? Такие же плохие предшественники подобраны для половины площадей пшеницы в Ольговском и других отделениях. В Ольговке, например, удобрено всего 35 гектаров, хотя пропаханные культуры будут занимать свыше 250 гектаров.

Нам думается, что ижморцы используют оставшееся время для всесторонней подготовки к началу весенне-полевых работ.

В. БОБРИКОВ, инженер по технадзору.
Д. ЖЕБРЕЦОВ, председатель группы содействия партгосконтролю.
Г. ГУБАЙДУЛИН, председатель поста контроля.
В. ЛЕВИН, сотрудник редакции.



Космонавты Валентина Николаева-Терешкова и Андриян Николаев у себя дома во время занятий.
Фото В. Черединцева.

Фотохроника ТАСС.

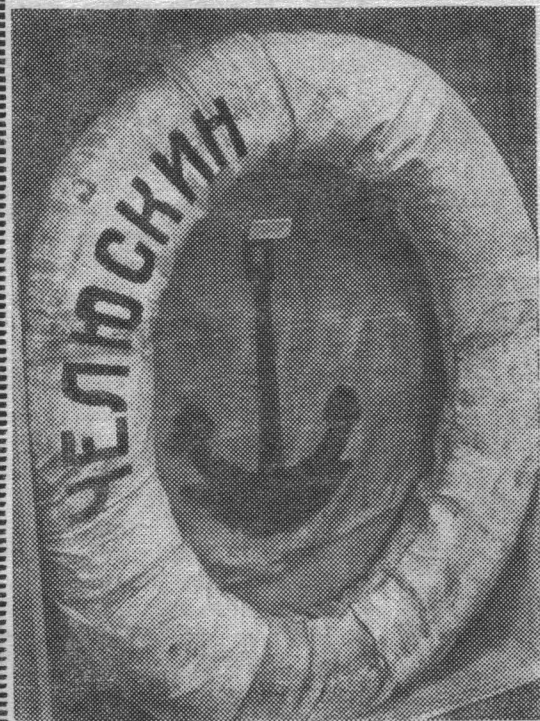
СЛАВНАЯ ЭПОПЕЯ



НА СНИМКЕ: первые Герои Советского Союза летчики полярной авиации (слева направо): М. Т. Слепнев, Н. П. Каманин, А. В. Ляпидевский, М. В. Водопьянов и В. С. Молоков, принимавшие участие в спасении челюскинцев.

Фото В. ЧЕРЕДИНЦЕВА.

Фотохроника ТАСС.



★
Спасательный
круг с корабля,
находящийся в
экспозиции Му-
зея Арктики и
Антарктики.

★
НА СНИМКЕ:
«ЧЕЛЮСКИН»
ПЕРЕД ВЫХО-
ДОМ В ПЛАВА-
НИЕ.

Фотохроника

ТАСС

В августе 1933 года советский пароход «Челюскин» вышел из Мурманского порта, имея задание пройти за одну навигацию по трассе Северного морского пути из Мурманска во Владивосток. Такая попытка на судне неледдокольного типа

предпринималась впервые. В октябре «Челюскин» подошел к Берингову проливу и был скован дрейфующими льдами. Вместе с ними он был вынесен в Чукотское море и 13 февраля 1934 года после многодневного дрейфа раздавлен льдами.

Участники экспедиции в составе 104 человек во главе с О. Ю. Шмидтом высадились на лед.

Советское правительство приняло энергичные меры к спасению членов экспедиции и команды парохода. Героические советские летчики совершили несколько беспримерных по отваге рейсов на льдину и 13 апреля завершили доставку челюскинцев на материк.

Семеро летчиков — А. В. Ляпидевский, С. А. Леваневский, В. С. Молоков, Н. П. Каманин, М. Т. Слепнев, М. В. Водопьянов, И. В. Доронин были первыми, кого Советское правительство удостоило звания Героя Советского Союза.

Челюскинская эпопея показала всему миру величие советских людей, вошла яркой страницей в летопись покорения Арктики.

По рекам и голубым озерам

По стране идет весна. Наступила пора большого половодья. По рекам уже пошли первые суда, началась навигация шестого года семилетки.

В СССР более десяти тысяч рек, пригодных для судоходства, и свыше двух с половиной тысяч озер. Водный транспорт — старейший вид транспорта нашей страны — занимает важное место в общей системе перевозок грузов и пассажиров. По протяженности судоходных речных путей (около 140 тысяч км) наша страна занимает первое место в мире. Нужно заметить, что преимуществом водного транспорта является сравнительно низкая себестоимость перевозок. Нетрудно сделать вывод о целесообразности широкого развития этого вида транспорта.

В дореволюционной России имелся относительно крупный речной флот. Но его возможности не могли быть использованы полностью, так как речное хозяйство было запущено, в стране не было ни одного оборудованного речного порта. С тех пор неузнаваемо изменились внутренние водные бассейны. Если, например, поехать по Волге, то можно увидеть ряд крупнейших водохранилищ длиной более 600 километров, шириной свыше 60 километров и глубиной до 35 метров. Меняются бассейны великих рек Сибири. После окончания строительства комплекса сооружений Братской и Красноярской гидроэлектростанций великие реки Сибири — Енисей и Ангара общей протяженностью 6 тысяч километров станут судоходными по всей длине, цепь искусственных озер скроет мешающие судоходству пороги. В течение 15 лет поток грузов по этим рекам возрастет в 5 раз.

Навигация этого года будет отмечена важным событием: закончено строительство Волго-Балтийского водного пути и скоро по нему пойдут суда. Волго-Балтийский канал протяженностью 360 километров — замечательное гидротехническое сооружение, которое откроет путь крупнотоннажному Волжскому флоту на Балтику. Канал-гигант заменит старую Мариинскую си-

стему, 150 лет назад связавшую Балтику с Волгой. Теперь вместо 37 небольших деревянных шлюзов построено 7 крупных железобетонных с автоматическим управлением. По новому пути пойдут крупные суда, в том числе такие речные гиганты, как танкер «Великий» грузоподъемностью до 5 тысяч тонн. Уже в этом году по каналу будет пе-

ревозено более 3 миллионов тонн грузов. Путь от Невы до Волги суда будут проходить почти в 3 раза быстрее.

БЕСЕДА С ЧИТАТЕЛЕМ

Волго-Балтийский канал имеет большое значение еще и в том отношении, что он является новым, важным звеном в создании единой глубоководной системы Европейской части СССР. С вводом его в эксплуатацию значительно увеличится грузопоток между северо-западом и центральными экономическими районами. Перевозка грузов по каналу будет обходиться в три-четыре с половиной раза дешевле, чем по железной дороге.

В 1903 году на реке Свири появилось новое нефтеналивное судно «Вандал». Особенность его состояла в том, что оно двигалось не с помощью малоэффективной паровой машины, а двигателя внутреннего сгорания. Это был первый в мире теплоход.

Долгое время развитию речных перевозок мешала низкая скорость судов. За последние годы в борьбе за повышение скорости достигнуты значительные успехи. Особенно это касается пассажирских перевозок. Сравнительно недавно на наших реках появились суда на подводных крыльях с невиданной скоростью 60 и более километров в час. Но уже в прошлом году крылатыми судами по рекам центра, востока, севера, северо-запада переезжено более трех миллионов пассажиров. Создание новых скоростных судов продолжается. Так, в конце марта сормовичи изготовили самое быстрое судно в мире судно на подводных крыльях. Вместо обычных дизелей на нем установлены легкие и в то же время мощные газотурбинные двигатели. В сочетании с водометами, заменяющим винты, они позволяют турбоходу на борту которого могут разместиться 150 пассажиров, развивать скорость 110 км в час! На очереди создание более скоростных судов для перевозки грузов.

В. ПИМЕНОВ (ТАСС).

Редактор К. И. КАБАНОВ.

УВАЖАЕМЫЕ ТОВАРИЩИ!
У многих из вас срок подписки на газеты и журналы истекает в июне 1964 года. Во избежание перерыва подписки просим вас подписаться на новый срок, т. е. на второе полугодие в течение апреля и мая. Подписка на газеты и журналы принимается от всех граждан. Поэтому, если у вас истекает срок подписки на издания с ограниченным тиражом, то квитанция не дает право на возобновление (продолжение) подписки.

Товарищи! Просим вас заблаговременно возобновить подписку.

Союзпечать.

Лесозаводу № 6 (село Азаново) срочно требуются на постоянную работу:

1. Ст. бухгалтер — оклад 100 рублей.
2. Электромонтеры — оклад 63 рубля.

Квартирами обеспечиваются.

Дирекция.

Кудряшова Зоя Фроловна, проживающая в раб. пос. Яе, ул. Корчагина 12-б, возбуждает дело о расторжении брака с Кудряшовым Виктором Петровичем, проживающим в г. Черемхово, пер. Голикова, 5.

Дело будет слушаться в Черемховском городском суде.

Пилоты космических кораблей

(Окончание. Начало на 1 стр.)
Теперь, когда вопрос о возможности полета человека в космос разрешен самой жизнью, неожиданно раздаются голоса сомнений в целесообразности таких полетов. Кое-где в зарубежной прессе высказывается мнение, что человеку, мол, «нечего делать в космосе».

Правда, в интересах истины следует уточнить, что подобные высказывания раздаются, как правило, из стран, которые сами послали человека в космос пока не могут, даже если бы нашли это «целесообразным». Но независимо от этого вопрос чересчур принципиален, чтобы оставить его без ответа.

Представители одной из самых передовых отраслей знания нашего века — экспериментальной физики — не раз сетовали на то, что человек не может, как в сказке, уменьшиться в размерах настолько, чтобы проникнуть в мир элементарных частиц и собственными глазами посмотреть, «что там делается». В этой общезвестной шутке большая доля правды. Непосредственное наблюдение всегда лучше косвенного эксперимента. И трудно поэтому было бы обосновать добровольный отказ от реально открывающейся перед человечеством возможности «собственными глазами» посмотреть, что делается в глубинах Вселенной.

И еще одно существенное соображение. Первые полеты человека в космос явили собой блестящий пример силы научного предвидения: в них не обнаружилось ничего принципиально нового по сравнению с тем, что было заранее предсказано учеными на Земле.

Значение этой победы знания переоценить невозможно. Не столько же невозможно гарантировать, что так будет всегда, на всех этапах освоения космоса, особенно дальних его «углов».

Нет, человеку «есть что делать» в космосе. И, ворвавшись в его просторы, он будет все дальше и дальше проникать в них.

М. ГАЛЛАЙ.

Герой Советского Союза,

заслуженный летчик-испытатель СССР.

АДРЕС И ТЕЛЕФОНЫ РЕДАКЦИИ: рабочий поселок Яя, улица Красноармейская, дом № 1, телефоны редактора и ответственного секретаря—1-119, зам. редактора и отдела сельского хозяйства, культуры и быта —0-13, типографии — 1-32 через управление.

Яйская районная типография, Тираж 5000, Заказ 502.

КИНО

Кинотеатр «Планета».

11-12 апреля — новый художественный фильм «Судьба барабана».

Начало в 11, 1, 3, 5, 7 и 9 час.

Клуб ЛПБ.

11-12 апреля — широкоэкранный художественный фильм «Великолепная семерка». Вторая серия. Начало 11 апреля в 5, 7 и 9 часов. 12 апреля обе серии. Начало в 1 час, вторая серия в 5, 7 и 9 час. Для детей.

12 апреля — «Зимняя фантазия». Начало в 3 часа.

Клуб им. Кирова

11-12 апреля — «Валерий Чкалов». Начало сеансов в 3, 5, 7 и 9 часов.