

В ПОЛЕТЕ

22 мая 1963 года в Советском Союзе произведен очередной запуск искусственного спутника Земли «Космос-17». На борту спутника установлена научная аппаратура, предназначенная для продолжения исследований космического пространства в соответствии с программой, объявленной ТАСС 16 марта 1962 года.

Установленная на спутнике аппаратура работает нормально. Координационно-вычислительный центр ведет обработку поступающей информации.

Авиатор Урала

№ 40 (1249).
СУББОТА,
25 МАЯ
1963 г.
Год издания
XXI

ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА УРАЛЬСКОГО
ТЕРРИТОРИАЛЬНОГО УПРАВЛЕНИЯ ОРДЕНА ЛЕНИНА
ГРАЖДАНСКОГО ВОЗДУШНОГО ФЛОТА И ТЕРКОМА
ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ



С третьим миллионом!

Старший бортрадист Игорь Александрович Чанов — грамотный, опытный авиатор свердловского летного коллектива. Многим молодым радистам кораблей Ил-18 он дал путевку в небо, помог освоить новейшую технику.

Этот полет надолго останется в его памяти, сегодня он завершил безаварийный налет трех миллионов километров.

На аэродроме Игоря Александровича встретили многочисленные товарищи-летчики, которые от души поздравили ветерана Аэрофлота с почетным званием «трижды миллионер».

На снимке: старшего бортрадиста И. А. Чанова поздравляет с налетом трех миллионов километров заместитель командира подразделения по летной части Банных.

Фото Бориса ЗАХАРОВА,
нашего внештатного корреспондента.

АВИАРАБОТНИКИ УРАЛА!

**Во втором квартале мы должны
отправить 380 000 человек и 15 000
тонн груза. Выполнить 37 600 000
тарифных тонна-километров и
286 000 000 тарифных пассажирских
километров**

В Тюменской АВИАГРУППЕ



Опробование гиганта

18 мая на вертолетной стоянке Тюменского аэропорта было оживленнее, чем обычно. Здесь состоялось опробование гиганта-вертолета Ми-6.

Пилотировал вертолет командир вертолетного подразделения тов. Хохлов.

Навстречу пионерскому лету

Авиарботники Тюменского летним школьным каникулам. Приводятся в порядок помещения, игровые площадки и другие сооружения пионерского лагеря.

К НАВИГАЦИИ ГОТОВЫ!

Летчики летного коллектива, базирующегося в Березово, в период перехода к весенне-летней навигации работали и тренировались в районе Тюмени.

— На днях, — говорит командир звена С. Рязанов, — оттренированные экипажи возвратятся на свою базу, чтобы приложить все свои силы и умение к выполнению государственного плана 1963 года.

ПОСТРОИЛИ САМИ

Служба ИАС Тобольского аэропорта совместно с отделом перевозок по итогам социалистического соревнования за 1 квартал 1963 года заняла 1 место по аэропорту.

Коллектив инженерно-авиационной службы много потрудился при переходе к весенне-летней навигации. Мы изготовили собственными силами новые буксиры для буксировки гидросамолетов, заново сделали тросы якорных стоянок, отремонтировали стремянки.

Много лет подряд зимний инвентарь в летнее время находился у нас под открытым небом. Попадая под дождь, он ржавел, приходил в негодность. Инженеры и техники подсчитали свои возможности и решили сами построить склад для хранения зимнего инвентаря. Этот склад мы построили и к 1 мая сдали его в эксплуатацию.

Особенно хорошо потрудились в ходе подготовки к весенне-летней навигации и на строительстве склада такие товарищи, как Х. Кутумов, Ш. Кутумов, А. Печоркин, Н. Тимофеев, А. Махмутов.

Т. КОЖЕВНИКОВ,
ст. инженер ИАС
Тобольского аэропорта.

ПЛАН ПЕРЕВЫПОЛНЕН

Большую помощь оказывают труженикам сельского хозяйства Свердловской области летчики авиации спецприменения Уктусского подразделения.

Наши авиаторы с воздуха внесли минеральные удобрения на 8000 гектарах. Авиалюбом кормка зерновых продолжается.

По борьбе с энцефалитным клещом произведена химическая обработка леса на 15000 га.

Не менее успешно трудятся авиаторы-уральцы сводного авиазвена Уктусского подразделения в Саратовской области. Там пилоты летного коллектива, возглавляемого Михаилом Сальмановичем, произвели борьбу с вредителями посевов зерновых культур на 12000 гектарах.

Радостны итоги труда крылатых хлеборобов: к 20 мая текущего года пятимесячный план выполнен ими на 109 процентов.

А. МИХЕЛЬСОН,
старший инженер по спецприменениям
Уктусского подразделения.

По Аэрофлоту

Шесть раз миллионер

В этот день Внуковский аэропорт жил обычной жизнью. С точностью до минуты уходили в рейс самолеты. Но вот по радиотрансляции зазвучал голос диспетчера. Только в этот раз как-то особенно торжественно и радостно: «Производит посадку самолет Ту-104 за № 42477, прибывший из Минеральных Вод. Сегодня этим рейсом бортрадист Московского управления транспортной авиации ударник коммунистического труда Виктор Михайлович Елсуков первым из бортрадистов ГВФ и вторым в стране закончил налет шести миллионов километров... Поздравляем вас, Виктор Михайлович!»

У этого скромного, с застенчивой улыбкой человека очень много друзей. Сейчас они собрались у самолета. Виктор Михайлович сходит с трапа, немного растерявшись от такой торжественной встречи... На его пиджаке рядом с пятью значками миллионера появляется шестой...

За 21 год безупречной летной службы — дорога в воздухе длиной в 6.000.000 километров. Нелегкая дорога, полная муже-

ства, выдержки, воли. В личном деле — восемь листов благодарностей.

...Май 1942 года. Первые километры в воздухе. Вязминским партизанам самолет доставляет продукты и оружие.

Осажденный Ленинград. Виктор Елсуков летает с экипажем под командованием Героя Советского Союза Григория Тарана. Рейс в Ленинград — продукты. Рейс обратно — дети и старики... Потом перегоночная авиационная дивизия ГВФ, полеты по одной из самых сложных и трудных северных трасс.

После войны работа в Дальневосточном и Азербайджанском управлениях ГВФ. И наконец — бортрадист первого класса Московского управления транспортной авиации ГВФ.

...С огромными букетами цветов в руках он стоит сейчас на летном поле и, волнуясь, отвечает своим друзьям:

— 6.000.000 — это, конечно, немало. Налетаю еще больше, ведь у нас замечательные самолеты, замечательные летчики.

Т. АГАФОНОВ.
(«Комсомольская правда»).

Чтобы не было простоев...

Наш корреспондент обратился к старшему инженеру Ханты-Мансийского аэропорта тов. Романчуку с вопросом:

— Как подготовилась инженерно-авиационная служба аэропорта к весенне-летней навигации?

Вот что рассказал тов. Романчук:

— Надо отметить, что Ханты-Мансийский аэропорт располагает сейчас достаточным количеством инженерно-технических кадров, однако степень подготовки у людей различная. Поэтому приходится учить людей на ходу. И если в целом ИАС к весне и лету подготовилась удовлетворительно, то с оснащенностью необхо-

димыми плавсредствами дело обстоит хуже.

Чтобы не было простоев, нам необходимо дополнительно не менее 2—3 катеров, так как имеющиеся у нас два катера не в состоянии обеспечить фронт работ.

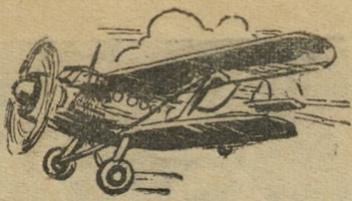
Кроме того, в ОМТС авиаконструкции укоренилась такая практика. Нам выдают поплавки дополнительно лишь по выходе из строя поплавков, находящихся на эксплуатации. Совершенно очевидно, что если бы у нас имелись в запасе поправки на случай выхода из строя находящихся в работе, то возможность простоев по причине замены поплавков была бы полностью ликвидирована.

СОВЕЩАЮТСЯ ПЕРЕВОЗЧИКИ

Три дня в клубе Уктусского подразделения проходили сборы работников отделов перевозок и агентств подразделений Уральского управления ГВФ.

С докладом перед собравшимися выступил начальник отдела перевозок управления Е. М. Слуцкий. Затем участники сборов обменялись опытом работы, наметили конкретные мероприятия, направленные на улучшение культуры и обслуживания пассажиров.

ВОЗДУШНЫЙ КОНВЕЙЕР



СОЛНЕЧНЫМ выдалось прошлое воскресенье в низовьях Иртыша. Один за другим, разворачиваясь над спокойной гладью величавой сибирской реки, поднимая своими поплавами буруны брызг, садятся на воду гидросамолеты. Едва со встречного катера бросят швартов и заведут самолет на плот, как его окружают барнасы и барки.

У летчиков Ханты-Мансийского аэропорта в разгаре весенняя страда — начался сезон вывозки рыбы с озер. А озер здесь великое множество. До некоторых расстояния 60—80 километров, а до иных более 200—300. Уловы нынче, по мнению старожилов, отменные.

Вот к причальному плоту подруливает очередной Ан-2. Из кабины выглядывает летчик. Его молодое загорелое лицо выражает нетерпение: что-то вяло шевелятся мотористы на плоту.

— Скорей, на озерах еще много рыбы! — Это один из лучших летчиков летного коллектива командир самолета Ан-2 Леонид Дубиков.

Едва нули с жирными карасями стремительно перекочевали по специальному лотку на палубу баржи рыбзавода, как и

стоянке подрулил следующий гидросамолет, пилотируемый заместителем командира летного коллектива Андреем Дмитриевичем Андреевым.

Солнце уже перевалило за горы, летный день подошел к концу.

— Сегодня мы хорошо поработали, — говорит Андрей Дмитриевич, — с озер Мохмана, Щучьего, с Потаная и Пашкинских озер вывезли около 160 центнеров рыбы.

В беседу включается представитель местного рыбкомбината тов. Розенфельд.

— Летчики, — говорит он, — работают отлично. Просто диву даешься, как они успевают делать столько рейсов к дальним озерам. Однако самолетов не хватает. На сорока озерах у нас еще не вывезено ни одного центнера выловленной рыбы.

Совершенно очевидно из обстановки, сложившейся на сегодняшний день, что воздушный конвейер по вывозке рыбы на севере Тюменской области должен работать на полную мощность. Об этом обязаны позаботиться руководители Тюменской авиагруппы.

С. ВЛАДИМИРОВ.

ПУТЬ К МАСТЕРСТВУ

С раннего утра над бетонными дорожками Свердловского аэропорта раздается гул двигателей: скоростные турбовинтовые самолеты Ил-18 берут здесь старт и уходят по разным маршрутам. В кабинах серебристых крылатых машин — авиаторы летного коллектива, возглавляемого коммунистом Алексеем Васильевичем Никулиным.

Командир «скоростного» коллектива, сам опытный летчик-ветеран, Алексей Васильевич подготовку к каждому рейсу берет под строгий контроль. Это и понятно: плохо подготовишься к полету на земле — не жди успеха в воздухе. Непреложный закон авиации. И летчики внимают советам своего наставника, охотно перенимая опыт командира...

В Свердловском подразделении нет такого летчика, который бы не мечтал попасть в коллектив А. В. Никулина. Каждый стремится изучить и овладеть в совершенстве новой материальной частью. Переучивание на корабле Ил-18 стало здесь массовым явлением. В недавнем прошлом авиаторы О. Пушкарёв, В. Чесноков и Ю. Абатуров летали на самолетах Ли-2. Недавно они закончили школу высшей летной подготовки, переучились на командиров кораблей Ил-18. Эта молодежь — достойная смена крылатых ветеранов. В их руки, как эстафета, перейдет будущее авиации...

Глядя на молодых летчиков, Алексей Васильевич невольно вспоминает свой путь в небо. За двадцать с лишним лет летной работы в Аэрофлоте впечатлений накопилось с избытком. От рядового пилота легкого крыла «ПО-2» он вырос до командира



**НАШИ
МАЯКИ**

летного коллектива кораблей Ил-18.

Суровый 1941 год. Война... Алексей Никулин — курсант учебного подразделения. Уже год спустя он становится пилотом-инструктором, учит молодых соколов мастерству самолетовождения, помогает им постигнуть нелегкую науку. А с 1944 года сам он добровольно сражается на фронтах Великой Отечественной войны. Северо-Кавказский, Второй Белорусский фронты, группа войск в Германии. Где только ни побывал Алексей Васильевич! И всюду проявлялись его высокое летное мастерство и опыт командира.

Война закончилась. Орденом Красной Звезды и медалями отмечила Родина ратные подвиги летчика А. В. Никулина. Пилот транспортно-бомбардировочного подразделения после демобилизации в 1947 году направляется в Главное управление Гражданского воздушного флота. Свой мирный труд Алексей Васильевич продолжает в рядах крылатых тружеников Аэрофлота. Сначала его назначают на летную работу в Тюменское подразделение, а затем он приезжает в Свердловск.

Стремление к знаниям всегда было отличительной чертой коммуниста А. Никулина. За время работы в авиации ему при-

шлось несколько раз сдавать экзамены и зачеты, переучиваясь на новую технику. В личном деле командира хранятся выписки из свидетельств. Оценка «хорошо» — там редкость. Круглые «пятерки» говорят о главном: в летчике сочетаются отличные знания с высоким мастерством. Об этом мечтает каждый авиатор.

С поршневого Ли-2 Алексей Васильевич пересел на турбовинтовой Ил-18. А уже в январе этого года сослуживцы тепло поздравили его с назначением на должность командира летного коллектива. Около 12500 часов налетал крылатый ветеран. И трудно подсчитать, сколько в общей сложности налетали его питомцы.

С умением и охотой передает А. В. Никулин свои знания и опыт молодым авиаторам, недавно пришедшим в коллектив. И они знают: каждый совет его — добрый помощник в рейсе...

Скупые цифры, учет которых ведет работник планового отдела подразделения, ярко характеризуют деятельность этого летного коллектива.

— Показатели у них лучше всех! — с гордостью говорят в аэропорту. И за этими словами кроются кропотливый труд каждого авиатора, постоянная забота командира...

Большой радостью для Алексея Васильевича стало известие о том, что за доблестный труд в Аэрофлоте и успешное освоение новой скоростной техники он удостоен высшей награды Родины — ордена Ленина. В себе он почувствовал новые силы для новых взлетов. Следует примеру командира и весь коллектив, крылья которого год от года становятся крепче.

Е. ЛИПОВИЧ.

Альбома любителя



Многие авиарботники Кольцовского аэропорта были свидетелями волнующей встречи с трудящимися города выдающегося вождя кубинского народа Фиделя Кастро. Пилоту летного коллектива Борису Захарову удалось не только увидеть высокого гостя, но и сфотографировать его.

НОВЫЕ КНИГИ

В первом квартале текущего года вышли из печати руководства по летной эксплуатации и технике пилотирования вертолетов Ми-1 и Ми-4.

По вопросам конкретной экономики в качестве учебного пособия для средних и высших учебных заведений ГВФ издана книга «Организация и планирование воздушного транспорта и авиации специального назначения», написанная коллективом авторов инженерно-экономического института имени Серго Орджоникидзе.

Для летно-эксплуатационных и учебных подразделений напечатана книга «Теория и техника полетов скоростных реактивных самолетов».

Издано учебное пособие для средних и высших учебных заведений «Техническое обслуживание самолетов, вертолетов

и авиадвигателей», написанное В. Н. Сухарниковым.

Работники инженерно-технической службы получили в первом квартале справочное пособие «Альбом средств технического обслуживания самолетов». Вышел из печати «Справочник по горюче-смазочным материалам для работников ГВФ», составленный Г. А. Датновым.

В течение 1963 года командно-руководящие кадры, пилоты, штурманы получают руководства по летной эксплуатации и технике пилотирования самолетов Ту-124 и Ан-2. Переиздаются руководства по летной эксплуатации и пилотированию самолетов Ил-14, Ил-18, Ту-114, Ан-2, руководства по авиационно-химическим работам.

Учащиеся средних и высших учебных заведений ГВФ получают в 1963—1964 годах такое

Гидропорт

Винтом отбрасывая брызги,
Вспоров
Речную синеву,
Вечерний гость
Ханты-Мансийска,
Ан-2
Качнулся на плаву.
Навстречу —
Катерок беговый,
Швартов
Уже летит
С руки.
Причальный плот
Литой подковой
Охватывает поплавок.
На мотористе гидропорта —
Тельняшка,
Флотская душа...
И лижут
Раструбы ботфортов
С опаской
Волны Иртыша.

Плутина

Не признав
Расписаний весенних,
Разметав по реке катера,
Север гонит
К воротам Тюмени
Сыромятно-тугие ветра.
Их удары
Внезапны и резки.
Рыбаки,
Застегнув сапоги,
Молчаливо сбивают с
звонков
Ключья пены,
Как накупить шуги...
В. СИБИРЕВ.

пособие, как «Организация и управление полетами в ГВФ», написанное коллективом авторов ВАУ под общей редакцией профессора А. А. Новикова.

М. ОВСЯНИКОВ.
(Гражданская авиация).

Объявление

УРАЛЬСКОЕ ТЕРРИТОРИАЛЬНОЕ УПРАВЛЕНИЕ ГРАЖДАНСКОГО ВОЗДУШНОГО ФЛОТА ОБЪЯВЛЯЕТ ПРИЕМ В УЧИЛИЩА ГВФ

1. В ЛЕТНЫЕ И ШТУРМАНСКИЕ УЧИЛИЩА принимаются граждане СССР мужского пола в возрасте от 17 до 22 лет, имеющие образование в объеме средней школы, годные по состоянию здоровья к летной службе в ГВФ. Срок обучения 2 года 6 месяцев.

2. В АВИАТЕХНИЧЕСКИЕ УЧИЛИЩА — по подготовке техников по эксплуатации самолетов (вертолетов) и авиадвигателей. Авиатехнические училища спецслужб готовят техников по эксплуатации самолетного спецоборудования и наземных радиосредств.

В авиатехнические училища принимаются граждане СССР мужского пола в возрасте от 17 до 26 лет, имеющие образование в объеме средней школы, годные по состоянию здоровья к технической службе в ГВФ. Срок обучения 2 года 10 месяцев.

Желающие поступить должны представить в приемную комиссию следующие документы:

- 1) Заявление о приеме с указанием училища.
- 2) Характеристику с последнего места работы, а для выпускников средних школ — школьную характеристику.
- 3) Аттестат зрелости (в подлиннике).
- 4) Выписку из трудовой книжки.
- 5) Автобиографию.
- 6) Три фотокарточки размером 3x4.
- 7) Медицинскую справку (форма 286).
- 8) Паспорт, свидетельство о рождении и документ об отношении к воинской обязанности предъявляются кандидатом в приемную комиссию лично.

Вступительные экзамены проводятся с 1 по 10 августа по следующим предметам:

- а) русский язык и литература (сочинение);
 - б) математика (письменно и устно);
- по программам, утвержденным Министерством высшего и среднего специального образования СССР. Прием документов и медицинское освидетельствование производится с 15 мая по 31 июля по адресу: гор. Свердловск-20, Уральское территориальное управление ГВФ, приемная комиссия. Телефон Б 2-05-20, доб. 70. Проезд троллейбусом № 1, 4 до остановки «Аэропорт».

ПРИЕМНАЯ КОМИССИЯ.