



Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

# Авиатор УРАЛА

ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА УРАЛЬСКОГО  
УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ И ТЕРКОМА  
ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

№ 43 (1544).

СРЕДА, 29 ИЮНЯ  
1966 г.

Год издания  
XXIV

Так поступают авиарботники

## Авиаторы помогли

Этот день мне запомнится навсегда. Утром, 12 июня, я получил из далекого Воронежа от жены телеграмму: сын тяжело болен, необходимо лекарство.

Что делать? Вскоре я уже

был в Тюменском аэровокзале. Однако здесь меня ждало непредвиденное: аэродром был закрыт в тот день для выпуска больших самолетов.

Единственная надежда оставалась на самолет АН-2, который возвращался с Севера через Тюмень в Уктусский аэропорт. Только с ним я мог передать лекарство в Свердловск, с тем, чтобы через кольцовских авиаторов переслать его дальше, в Воронеж.

Надо сказать, что экипаж долгожданного самолета АН-2 принял самое горячее участие в моей беде. Второй пилот Геннадий Семенович Поддубный сам вызвался отвезти посылку в Кольцово.

С помощью начальников смен Свердловского аэропорта М. Е. Кужаровой, Н. С. Дрестянской, пилота В. Т. Козловского лекарство уже на другой день было доставлено в Воронеж.

Хочется передать через газету «Авиатор Урала» большое спасибо замечательным труженикам уральского неба.

Л. ШИЛОВ.

## Трибуна рабкора

**ЗАКОНЧИЛОСЬ** первое полугодие в нашем учебном подразделении. Чем же знаменателен этот период?

Во-первых, учебная подготовка впервые велась в новом здании. Замечательный подарок нашим авиаторам преподнесло Уральское управление. Просторные светлые классы, залитые светом, зеркальные окна, выходящие на солнечную сторону, — все это вызывает радость слушателей, способствует повышению качества учебного процесса. И, естественно, в конечном итоге влияет на ход подготовки авиаспециалистов, регулярность и безопасность полетов.

За полугодие учебный план был успешно выполнен. Все преподаватели прочитали положенные лекции, принимали активное участие в оснащении классов учебными пособиями. Значительная работа проведена по пересмотру и утверждению новых учебных программ. Следует отметить таких преподавателей: И. Ф. Ясинского, С. П. Андреева, Л. П. Кузнецова, А. А. Федорова, К. И. Задоркина, С. В. Кочерова, М. Х. Белкина, лаборантов А. М. Бахчева, Н. Ф. Ступина, К. С. Бессонова.

В настоящее время преподавательский состав проходит производственную месячную стажировку в эксплуатационных подразделениях.

Впервые в учебном подразделении проходили сборы по подготовке летных экипажей

самолетов АН-24. Все пилоты и бортмеханики закончили учебу с отличными и хорошими оценками. Среди отличников команды кораблей АН-24 гг. Ю. К. Чепурин, А. М. Казанцев, А. И. Булатов, Д. Н.

## ЗАДАЧА ПО ПЛЕЧУ

Терехин, бортмеханики М. С. Ченин, А. Н. Болтенков и другие авиаторы. Кроме того, у нас проходили общесоюзные сборы техников по специоборудованию самолетов АН-24.

Наряду с достигнутыми успехами, в процессе учебы выявились и некоторые недостатки. Коллективу учебного подразделения, в частности, хотелось бы, чтобы СМУ-8 в кратчайшие сроки устранило неполадки в оборудовании здания. Помимо всего нам следует оказывать более действенную помощь в обеспечении наглядными пособиями. Необходимо также изыскать средства для расширения помещения под общежитие слушателей.

Основная задача, которая стоит перед нами в настоящее время, — все усилия направить на улучшение воспитательной работы среди слушателей, всемерно популяризировать наш воздушный отече-

ственный транспорт, регулярно читать научно-технические лекции не только в учебном подразделении, но и в производственных коллективах нашего управления.

Мы должны хорошо продумать вопрос о наглядной агитации по решениям XXIII съезда КПСС. Она должна быть выполнена в виде схем, плакатов, лозунгов и вывешена в учебном подразделении.

Все эти вопросы и проблемы должны одинаково волновать всех нас, преподавателей. Думается, что с этими задачами мы справимся, отдадим все силы и опыт качественному обучению и воспитанию наших авиационных специалистов.

В. ИВАНОВ,  
наш рабкор.

## НОВЫЙ МАРШРУТ *По Аэрофлоту*

28 июня Аэрофлот открыл сорок вторую международную трассу. Самолет ИЛ-18 прошел от Москвы до Бейрута — столицы Ливана — за четыре с половиной летных часа. Недавно этот маршрут уже проложила техническая комиссия наших авиаспециалистов, в состав которой входил начальник летно-интурманского отдела транспортного управления Международных воздушных линий СССР, Герой Советского Союза П. М. Михайлов. Он рассказал следующее:

— Мы должны познакомиться с Бейрутским аэропортом, изучить все условия эксплуатации ИЛ-18 на этой линии. Техническое обслуживание советских самолетов будет осуществлять компания «ЛАСТ». Ее специалисты шутили, что мы попали в знакомую обстановку — многое оборудование закуплено в Советском Союзе. Кстати, недавно компания приобрела для использования на внутренних линиях наши машины АН-24 и очень довольна покупкой.

Бейрут — красивый зеленый город, расположен на полуострове, глубоко врезающемся в море. Он считается одним из крупнейших авиационных портов Арабского Востока — две взлетно-посадочные полосы аэродрома принимают и отправляют за сутки до 200 самолетов. Теперь раз в неделю будем прилетать мы.

## КОРОТКО ОБО ВСЕМ

### Рассказывают фронтовики

В наших авиоподразделениях широко отмечался 25-летний юбилей начала Великой Отечественной войны. В Челябинском аэропорту, в службах состоялись встречи с ветеранами войны.

С большим вниманием выслушал инженерно-технический состав легкомоторного парка Николая Михайловича Пепеляева, смещенного инженера. Он прошел по многим фронтовым дорогам. Н. М. Пепеляев рассказал молодым авиарботникам о подвигах друзей-уральцев.

Одним из них был Иван Антонович Сологуб, инструктор по тренажеру Челябинского аэропорта. Он был храбрым летчиком, на боевом счету которого не один сбитый вражеский самолет.

И таких, как Сологуб, Пепеляев, в нашем подразделении немало. Слушая рассказы наших отцов, матерей, братьев и сестер, вынесших все невзгоды войны, мы, комсомольцы и молодежь, клянемся сделать все, чтобы не повторилась снова страшная война.

В. БУГУЕВ,  
член молодежной  
редакции  
«Авиатор Урала».

### В Ригу за опытом

На днях в столицу Латвии Ригу выехала группа тюменских комсомольцев, работающих в сфере обслуживания населения. Посланцы молодежи Западной Сибири ознакомились с работой предприятия общественного питания и бытового обслуживания.

Есть среди них и представительница армии авиарботников. Кассир отдела перевозок Тюменского аэропорта Нина Рожина побывает в Рижском аэропорту, детально ознакомились с технологией обслуживания пассажиров в городском агентстве.

Возвратившись из Прибалтики, она подробно расскажет товарищам о своих впечатлениях. Все лучшее, что имеется у рижан, тюменские авиаторы думают внедрить в самое ближайшее время у себя.

## В ГОСТЯХ У МОСКВИЧЕЙ

В Свердловске с большим успехом проходят гастроли театра имени Моссовета. Тысячи уральцев познакомились уже с творчеством одного из лучших театральных коллективов страны.

Побывали на спектаклях и многие авиарботники. Только авиаторы Уктусского подразделения организовали три массовых культпохода в театр. Большое удовольствие получили они от пьесы «Совесть», рассказывающей о партийной и человеческой ответственности человека.

Знакомство с богатым репертуаром театра продолжается. Многие из авиарботников собираются в ближайшее время побывать на спектакле «Сверчок».

На снимке: творческая встреча артистов со зрителями.



В наш бурный космический и ракетный век связь, как известно, не проблема. Вы берете трубку и через секунду слышите четкий ясный голос: «Прага слушает» или даже ведете неторопливый разговор с абонентом из более далекого города, расположенного воистину «за тридевять земель». Не удивимся мы и тому, если услышим голос с далекой планеты. Каков век, такова и техника...

Но увы! Удивляться все же

# «Алло! Вас не слышно...»

**ОСЛУШИВАЮЩИЕ СИГНАЛЫ**

приходится прямо-таки обратным явлениям в области связи. Посудите сами. Дозвониться, скажем, из Уктуса в Кольцово — проблема. Из Свердловского горгагентства в Челябинск, Тюмень, Пермь — тоже проблема. Не говоря уже о том, что в этих подразделе-

ниях не налажена четкая связь с аэропортами МВЛ, кассами и агентствами.

Что поделаешь — век обходит стороной наших незадачливых связистов. Но это было бы еще полбеды, если бы связь не находилась во взаимосвязи с бронированием би-

летов, наконец, с пассажирами.

Нужно, скажем, срочно забронировать место человеку — спешный вызов из командировки. Ан нет, не тут-то было: вначале долгие телефонные страдания, невротичка телетайпистов, а потом... ока-

зывается поздно. Реакция бывает вполне естественной — недовольство пассажиров.

Интересно, бы нам узнать, а какова будет реакция со стороны связистов?

**М. КМЕТЬ,**  
старший инспектор  
отдела перевозок.

**В беседе  
с НАШИМ  
КОРРЕСПОНДЕНТОМ**

## КУДА ПОЙТИ УЧИТЬСЯ

### ПРИГЛАШАЕМ К НАМ, В РИЖСКИЙ

В Свердловске находится доцент Рижского института инженеров гражданской авиации имени Ленинского комсомола кандидат технических наук Алексей Васильевич Максая. Он приехал для организации набора студентов.

Мы попросили А. В. Максая рассказать о своем вузе.

— Наш институт — одно из старейших авиационных учебных заведений страны. Его питомцы успешно работают во многих подразделениях гражданской авиации. В своем составе институт имеет механический, электротехнический, радиотехнический факультеты и факультет автоматики и вычислительной техники. Они готовят инженеров по эксплуатации летательных аппаратов и их силовых установок, электрического и приборного оборудования, самолетного и наземного радиооборудования, а также инженеров-электриков по математическим и счетно-решающим приборам.

Наши студенты знакомятся со сложнейшей авиационной техникой, которая, как известно, не стоит на месте, а быстро развивается. Те, кто придет к нам в этом году, будут изучать новый сверхзвуковой самолет, над которым работает известный авиаконструктор Туполев. Это настоящее чудо авиационной техники. Скорость этого самолета в два с лишним раза превысит скорость звука. Естественно, что изучение сложной техни-

ки требует от студентов большого напряженного труда. Для этого в институте созданы все условия. Учебные лаборатории оснащены современными образцами техники, стендами, установками, оборудованием. Имеется свой аэродром с учебными машинами многих типов. Здесь студенты получают навыки самостоятельной работы с авиационными приборами и оборудованием.

У нас работают опытные, высококвалифицированные преподаватели. Далеко за пределами института известны имена профессоров В. Е. Касторского, В. И. Просвянина, А. Л. Клячкина, Л. Н. Лихачева и многих других.

— Скажите, как вы думаете нынче организовать набор в Свердловске?

— До сих пор прием в наш институт здесь, на Урале, производился через УПИ. Нынче мы думаем создать свою приемную комиссию из представителей института, Уральского управления гражданской авиации и общественных организаций города.

Приглашаем выпускников десятых и одиннадцатых классов, а также рабочую молодежь с предприятий. Экзамены будут приниматься здесь, на месте, с 1 по 20 августа.

В отличие от других вузов мы принимаем только мужчин. Все иногородние студенты обеспечиваются общежитием. Продается форма со скидкой 75 процентов. Ее стоимость выплачивается студентом постепенно, в течение двух-трех лет. Заявления принимаются с 25 июня по 31 июля в Уральском управлении гражданской авиации.

## О ПРИЕМЕ НА ЗАОЧНЫЙ ФАКУЛЬТЕТ КИЕВСКОГО ИНСТИТУТА ИНЖЕНЕРОВ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ В 1966 ГОДУ

В соответствии с приказом министра гражданской авиации № 286 от 17 апреля 1965 года летом 1966 года приема на 1-й курс заочного факультета КИИ ГА не будет.

Прием заявлений, вступительные экзамены и зачисление проводятся в следующие сроки:

а) прием заявлений — с 1 октября по 15 декабря 1966 г.,

б) вступительные экзамены — с 15 декабря 1966 г. по 31 января 1967 г.

в) зачисление в институт — с 1 по 15 февраля 1967 г.

Вступительные экзамены проводятся:

а) по профилирующим дисциплинам: математике (письменно и устно), физике (устно);

б) по непрофилирующим дисциплинам: химии (устно), русскому языку и литературе (письменно).

Вступительные экзамены проводятся при Киевском институте инженеров гражданской авиации или по направлению приемной комиссии института в других, ближайших к месту жительства поступающего высших техниче-

ских учебных заведениях.

Для лиц, подавших заявление в один из учебно-консультационных пунктов (УКП) заочного факультета, вступительные экзамены организуются при одном из вузов по месту расположения УКП, находящихся в городах:

Киев-58, ул. Борщаговская, 197,  
Новосибирск-21, аэропорт, УКП,  
Москва-А-167, Ленинградский проспект, 37а,  
Ростов-на-Дону - 9, Аэропорт, УКП КИИ ГА,

Иркутск, аэропорт, авиатехучилище ГА,  
Якутск, ул. Пятилетки, 33, ЯТУ, УКП КИИ ГА,

Ташкент-28, аэропорт, УКП КИИ ГА,  
Магадан-9, 13-й километр, УКП КИИ ГА,

Хабаровск-12, 16 УТО, УКП КИИ ГА,  
Алма-Ата-40, аэропорт, УКП КИИ ГА,  
Минск, аэропорт, УКП КИИ ГА.

При подаче документов поступающий должен указать в заявлении название вуза или УКП, в котором он будет сдавать экзамены в указанные выше сроки.

Для поступления на

заочный факультет КИИ ГА необходимо представить в приемную комиссию института:

а) заявление на имя ректора института с указанием факультета и специальности, избранной для обучения,

б) документ о среднем образовании в подлиннике,

в) характеристика и ку для поступления в вуз,

г) автобиографию,

д) медицинскую справку (форма № 286),

е) выписку из трудовой книжки, заверенную руководителем предприятия, подразделения или учреждения,

ж) 6 фотокарточек размером 3×4 см,  
з) справку-решение единой формы Министерства обороны СССР (для офицеров и служащих сверхсрочной службы ВВС).

**ПРИМЕЧАНИЕ:**  
Лица, проживающие в городах, где имеются УКП института, пе-

речисленные документы подадут в УКП.

Институт готовит: инженеров-механиков по технической эксплуатации самолетов и двигателей, радиоинженеров по технической эксплуатации радиооборудования самолетов, радиоинженеров по технической эксплуатации радиооборудования аэропортов и воздушных трасс и инженеров-электриков по технической эксплуатации авиационных приборов и электрооборудования самолетов.

На заочный факультет КИИ ГА принимаются лица, работающие в подразделениях и на предприятиях гражданской авиации, в Военно-Воздушных Силах и ДОСААФ СССР по избранной для обучения специальности, т. е. работающие в области эксплуатации или ремонта авиационной техники.

Деканат заочного факультета КИИ ГА.

## ПОДВИГИ ГЕРОЕВ НЕ ЗАБУДЕМ

«Повесть о настоящем человеке». С детских лет и навсегда запомнилась эта книга. Алексей Маресьев стал одним из наших самых любимых героев.

Сегодня мы знакомим читателя с боевым товарищем и командиром Алексея Маресьева Героем Советского Союза Александром Михайловичем Числовым.



**К**РЕПКО сбитая спортивная фигура, резко очерченный мужественный профиль, короткая стрижка, которую носили летчики военных лет: гозорит не спеша, взвешивая каждую фразу. Герой Советского Союза Александр Михайлович Числов — мастер воздушных боев. На его счету два десятка сбитых фашистских стервятников.

## БОЕВОЙ СОРАТНИК МАРЕСЬЕВА

Имя Александра Михайловича Числова неразрывно связано с именем и судьбой Героя Советского Союза Алексея Петровича Маресьева. Вот что пишет Маресьев:

«В сорок третьем году я, безногий летчик, прибыл в 63-й гвардейский истребительный авиационный полк. Я мог летать. И это уже было счастье. Но меня жалели и старались беречь: «Алексей, тебе прикрывать аэродром». Ребята ушли на задание, а я летаю, аэродром стерегу. Ребята вернулись возбужденные боем, на избитых машинах, завтра опять в бой, а я опять останусь стеречь аэродром. И мне стало невмоготу от этой жалости. Я хотел драться, как все. Мне, как всем, присвоили звание. «Раз так, — говорю, — хочу вместе со всеми... Командир молчит, ломает папиросу в пальцах. Мучительная для меня минута — не надейся, жалует меня. И вдруг Сашка Числов: «Алексей, будешь летать со мной...» Надо пояснить, почему я всю жизнь буду помнить пять Сашкиных слов. Летали парами. И Сашка, командир эскадрильи, мог бы выбрать себе любого хорошего, проверенного летчика, который в воздушном бою будет надежным напарником, — речь-то идет о жизни и смерти. Сашка выбрал безногую Маресьева. На другой день мы вместе поднялись и встретили «мессеров». Не буду рассказывать, как все было. С Сашкой мы потом много летали. Он к концу войны двадцать самолетов сбил. Я тоже к своему прежнему списку прибавил семь»...

Однажды шестерка самолетов под командованием Александра Числова, в которую входил и Маресьев, получила задание встретить вражеских бомбардировщиков на подходе к нашим позициям. «Юнкерсы» не прошли. Шесть из них прохнулись на курскую землю, а остальные, сбросив бомбы на свои же войска, позорно бежали. И снова сообщение: на той же высоте и тем же курсом идет вторая группа бомбардировщиков. Не прошли и эти.

Бой проходил на высоте двух с половиной тысяч метров. Александр Числов увидел, что к нему приближается вражеский самолет. Числов бросился в атаку. Летчик «фокке-вульфа», видя, что ему с советским пилотом не справиться, бросился наутек, постепенно снижаясь. Погоня проходила на бреющем полете. Уже за линией фронта Числов выгнал врага в землю.

Было это на Курской дуге. Там же Александр Числов и Алексей Маресьев узнали, что им обоим присвоено звание Героя Советского Союза. В Указе Президиума Верховного Совета СССР их фамилии стояли рядом. Долго и труден был путь Александра Числова к победе. Десятки, сотни раз поднимался он в небо Прибалтики, Белоруссии, Польши, Германии. И, наконец — небо Берлина.

К концу войны прудь Александра Михайловича украшали Золотая Звезда, два ордена Ленина, два ордена Красного Знамени, ордена Александра Невского и Отечественной войны.

**В. ЦЕЛИКОВСКИЙ.**



Свердловск-20,  
аэропорт Уктус.  
Б2-05-21, доб. 1-96.

Редактор **Р. ЛАПИКОВ.**  
НС 36397. Заказ № 3742.  
Свердловск, пр. Ленина, 49  
тип. изд-ва «Уральский рабочий».