

## Крепнущие крылья

В нашем подразделении началась подготовка к осенне-зимней навигации. Параллельно с подготовкой подводятся итоги работы, проделанной летом, обобщается опыт отдельных экипажей.

Хороших результатов добились наши крылатые химики. В районах Челябинской области ими обработано свыше 160 тысяч гектаров. Особых успехов добился экипаж самолета АН-2, где командиром Г. Хмелев и вторым пилотом Н. Лотошников. Эти авиаторы обработали с воздуха 25 тысяч гектаров. Неплохо потрудились на полях экипаж самолета ЯК-12 в составе пилотов Е. Иванова и В. Уфимцева. На их счету 7 тысяч гектаров. Хлеборобы от души благодарили воздушных механизаторов за помощь.

Какие бы задания ни приходилось выполнять нашим авиаторам, учитывалось главное — обеспечение высокой безопасности полетов. В этом отношении немало добрых дел сделали общественные инспектора по безопасности полетов командир самолета АН-2 А. К. Филинских и пилот самолета ЯК-12 В. В. Александров. По их своевременным сигналам были приняты строгие меры к нарушителям летной дисциплины.

Ясно каждому, что для грамотного пилотирования самолетов летчикам нужно постоянно углублять свои профессиональные знания, повышать квалификацию. Поэтому многие из наших авиаторов из года в год повышают свой класс. Так второй пилот самолета АН-2 В. Минич готовится к сдаче зачетов на 3 класс, а командир АН-2 А. Филинских уже сдал на второй.

Много внимания уделяется нами обучению и вводу в строй недавних выпускников летных училищ. Из Бугурусланского авиаучилища гражданской авиации пришли молодые летчики Орлов, Зубович, Замятин. Они введены в строй на АН-2, будут работать в Магнитогорском летном коллективе. Сдает за-

четы на АН-2 выпускник Сасовского летного училища Щукин. Наш летный коллектив борется за почетное звание коммунистического. Это обязывает нас трудиться еще лучше, качественнее, успешно выполнять производственный план, обеспечивать высокую безопасность полетов.

**И. ГНЕЗДИЛОВ,**  
заместитель командира летного коллектива Челябинского подразделения.

**С** КАЖДЫМ днем приближается пора работы авиаторов в сложных условиях осенне-зимней навигации. Более того, уже сейчас все чаще низкая облачность, туманы ограничивают летные возможности. Поэтому коммунисты 2-го Свердловского объединенного подразделения, участники собрания партийного актива, поставили перед коллективом конкретные цели и задачи по обеспечению высокого уровня безопасности полетов и выполнению государственного производственного плана.

В прениях по докладу командира объединенного подразделения Н. И. Волкова выступили командиры летных коллективов, начальники служб, рядовые коммунисты.

Командир летного коллектива Е. З. Степин подробно остановился на анализе предпосылок к летным происшествиям. Он подчеркнул, что большое воспитательное значение среди пилотов имеют не только своевременные и детальные разборы нарушений в летной практике, но и показ положительных примеров, когда летчики, попав в сложные условия полета, принимают грамотное, обоснованное решение.

Командир летного коллектива

# Авиатор УРАЛА

ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

◆ № 74 (1476). ◆ СУББОТА, 25 СЕНТЯБРЯ 1965 г. ◆ Год издания XXIII ◆

## ПАРТИЙНАЯ ЖИЗНЬ

### ВСТРЕТИМ ЗИМУ ВО ВСЕОРУЖИИ

В. А. Савичев в своем выступлении обратил внимание коммунистов на необходимость усиления контроля за работой и состоянием аэропортов местных воздушных линий. Руководство полетами в зонах этих аэропортов пока не соответствует той интенсивности полетов, которая в настоящее время постоянно возрастает.

О возможностях улучшения радиосвязи в аэропортах МВЛ говорил начальник службы связи подразделения тов. Журов. Особенно важно, чтобы приводные радиостанции были в постоянной готовности и работали безотказно.

О взлетно-посадочных полосах на периферийных аэродромах, о своевременном их приведении в должное состояние говорилось в подразделении уже много раз. В частности, неоднократно запрещались полеты в районе Сосьвы из-за неудовлетворительного состояния летного поля. И что же? Летное поле в Сосьве ремонтируется с прошлого года. Местные организации не проявляют интереса к этой работе и не выполняют своих обязательств по ремонту полосы.

Командованию подразделения следует обратиться с ходатайством в областные организации с тем, чтобы они воздействовали на сосыбинских хозяйственников.

Разумеется, успешное проведение осенне-зимней навигации будет в первую очередь зависеть от организованности и порядка в объединенном подразделении.

**К**ОММУНИСТЫ обсудили ряд конкретных мероприятий и включили их в план подготовки к зиме. В частности, в целях воспитания в личном составе ответственности за порученное дело решено повторно изучить дисциплинарный устав с авиарботниками всех категорий.

В интересах улучшения руководства полетами в штаты некоторых аэропортов местных воздушных линий будут введены дополнительные должности диспетчеров службы движения.

Для повышения качества технического обслуживания самолетов и вертолетов в оперативных сменах ЛЭРМ командованию подразделения рекомендуется ходатайствовать перед уп-

равлением о введении должности инженера отдела технического контроля.

Учитывая, что сложные погодные условия в осенне-зимний период потребуют от летного состава, командированного на оперативные точки, повышенного мастерства в работе, наибольшей дисциплинированности, коммунисты подразделения решили всесторонне обсудить, тщательно подобрать состав экипажей для работы в отрыве от базы. А с целью ознакомления с директивой Министерства гражданской авиации по летному подразделению 2-го Свердловского объединенного подразделения решено направить на оперативные точки в Ивдель, Тавду и другие группы коммунистов в составе тт. Пиньженина, Зюликова, Золотарева и Трофимова.

Есть основания считать, что если коллектив объединенного подразделения своевременно и полностью претворит в жизнь план намеченных мероприятий, то задачи, стоящие перед уктуссскими авиаторами на зимний период, будут успешно выполнены.

**С. ВЛАДИМИРОВ.**

## Навстречу осенне-зимней навигации

плохо. Однако о некоторых работниках службы, в частности, начальнике узла связи Тюменского аэропорта Н. В. Герасимове, начальнике Тюменского узла радионавигации А. М. Седьмове, можно сказать, что они неплохо подготовили свои объекты к зиме. Хорошо подготовились к осенне-зимней навигации и связисты Ханты-Мансийского аэропорта под руководством А. М. Железнова.

Время не ждет, время торопит, поэтому связисты аэропортов Тюменской авиагруппы наращивают темпы подготовки объектов радиосвязи к работе в сложных условиях с тем, чтобы обеспечить устойчивую безопасность полетов.

**А. ФАДЕЕВ,**  
ст. инженер службы связи Тюменской авиагруппы.

## СЕРДЦА ЧЕТЫРЕХ

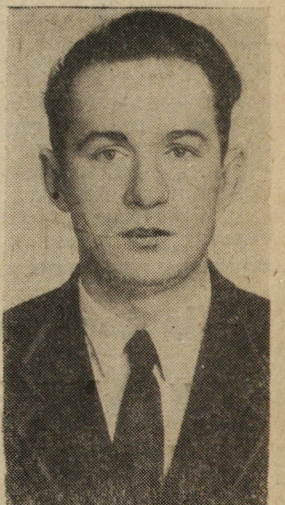
В Курганском летном клубе. Здесь они проколлективе летают вторыми пилотами на самолете АН-2 супруги Меншиковы — Александр и Людмила. Оба авиатора пришли в аэропорт в феврале нынешнего года. До этого были летчиками аэроклуба ДОСААФ, налетали свыше восьмисот часов на спортивных самолетах.

После окончания Центральной летно-технической школы ДОСААФ Александр и Людмила связали свои судьбы с небом, стали авиационными спортсменами. На многих соревнованиях совершенствовались свое мастерство, демонстрировали силу, ловкость, упорство. Недавно же Людмила сама стала летчиком-инструктором, давала молодежи путевку в небо, обучила летному мастерству многих пилотов.

А теперь коммунист Александр Петрович Меншиков и его жена Людмила Тимофеевна взяли в руки штурвалы тружеников мирного неба самолетов АН-2. В тюменском небе летает другая крылатая пара — супруги Юрий Александрович и Александра Степановна Редькины. И Юрий и Шура — оба трудились в Свердловском аэро-



**А. С. РЕДЬКИНА**



**Ю. А. РЕДЬКИН**



**А. П. МЕНЩИКОВ**



**Л. Т. МЕНЩИКОВА**

Такую «небесную сестринственность» можно только приветствовать. Сердца четырех авиаторов окрыляет почетное звание пилотов гражданской авиации. Кто знает, может быть, и им придется, как и супругам-космонавтам Валентине и Андриану Николаевым, в скором будущем пилотировать звездолеты на межпланетных трассах.

**Л. ЕФИМОВ.**

## ВРЕМЯ ТОРОПИТ

Не за горами первые заморозки, а на севере Тюменской области дыхание наступившей осени уже ощущимо. Связисты в аэропортах Тюменской авиагруппы главное внимание уделяют подготовке и ремонту наружных устройств, антенного хозяйства.

В наиболее важных аэропортах Тюменского Севера прокладываются новые кабельные связные линии, монтируются радиорелейные станции, совершенствуются радиосредства посадки. В аэропорту Тазовское вводится в строй новая агрегатная электропитания и т. д.

Время покажет, кто подготовился к зиме хорошо, а кто

## ИНТЕРЕСНАЯ НАХОДКА

Разбирая выброшенные кем-то старые, потрепаные книги, 14-летний школьник Саша Ракин нашел «Штурманский бортовой журнал самолета № 025», на котором В. Чкалов, Г. Байдуков и А. Беляков совершили беспосадочный перелет через Северный полюс в Америку. На первой странице журнала — карта с нанесенным маршрутом. На следующих — подробные записи о ходе беспримерного для тех лет полета.

Свою находку Саша принес в краеведческий музей. Редакция газеты «Тихоокеанская звезда» обратилась по телефону к бывшему штурману экипажа Герою Советского Союза профессору А. В. Белякову. Вот что он сообщил: — Этот журнал — одна из тысячи копий, которые были сделаны в 1938 году. Часть тиража направили в библиотеки, а некоторые экземпляры продали. Сейчас редкий документ выставлен в краеведческом музее.

## Вспоминая былые походы...

Недавно в зале кольцовского парткабинета состоялась необычная встреча. В честь двадцатилетия Победы над германским фашизмом здесь встретились участники Великой Отечественной войны. На встречу были приглашены пилоты, авиатехники и другие специалисты.

Перед собравшимися выступил генерал-майор тов. Дудник, бывший начальник службы связи 3-й гвардейской стрелковой дивизии. Он рассказал о боевых подвигах уральцев, особо отличившихся в боях с немецко-фашистскими захватчиками.

Своими воспоминаниями поделился бывший командир батальона 3-й гвардейской дивизии полковник запаса тов. Черноголов.

Более двух часов, затая дыхание, слушали собравшиеся рассказы ветеранов, мысленно следовали героическими дорогами войны и побед.

В заключение встречи секретарь парткома Свердловского объединенного подразделения тов. Лебединский поблагодарил ветеранов войны и пожелал им от имени коллектива кольцовских авиаторов доброго здоровья и долгих лет жизни.

В. ИВАНОВ,  
наш рабкор.

## СПРАШИВАЙ — ОТВЕЧАЕМ

### Еще раз о форме ОДЕЖДЫ

В Пермском подразделении, как и в других подразделениях Уральского управления гражданской авиации, идет общественный смотр культуры обслуживания пассажиров. В ходе смотра собрано немало дельных предложений по улучшению работы отдела перевозок. Есть и ряд замечаний в адрес авиарботников, в частности, о несоблюдении формы одежды. А как можно соблюдать форму одежды, если в ОМТС подразделения никто толком не может пояснить, какая форменная одежда нам положена?

Дежурные отдела перевозок обеспечены лишь форменными платьями. В сырую и холодную погоду в таких платьях холодно.

Или еще одна неувязка. Грузчикам положена брезентовая спецодежда, но ее в Пермском аэропорту нет, а имеется спецодежда из хлопчатобумажной ткани. Ни работники снабжения, ни бухгалтеры не знают, можно ли взамен брезентовой спецодежды выдавать хлопчатобумажную и на каких условиях.

В. ВОЛОСКОВА,  
начальник смены отдела перевозок Пермского подразделения.

Редакция обратилась к инженеру ОМТС Уральского управления гражданской авиации Л. А. Лепило с просьбой прокомментировать письмо тов. Волосковой.

Вот что он ответил.

Форменная одежда выдается по нормам, установленным приказом министра гражданской авиации № 380 от 22 мая 1965 года и в соответствии с приложением к приказу ГУ ГВФ № 220—1956 года. Для среднего начальствующего состава отдела перевозок (старший диспетчер, дежурный по аэровокзалу, диспетчер, перронный контролер) положены фуражка (берет), шапка-ушанка, пальто драповое, пальто габардиновое, костюм габардиновый (темный и серый).

Младшему начальствующему составу (дежурные справочного бюро, кассиры билетных и товарных касс) выдаются фуражка (берет), китель, брюки, шинель (вместо кителя и брюк — платье полушерстяное), шапка-ушанка и т. д.

Что касается возможности замены одного вида спецодежды другим, работники снабжения и бухгалтерии должны руководствоваться приказом ГУ ГВФ № 35 от 21 января 1961 г.

## Наш конкурс

### СРОЧНОЕ ЗАДАНИЕ



— Жизнь человека в опасности! — этот сигнал был немедленно принят станцией санитарной авиации. Прошло несколько часов — и вертолет совершает посадку в одном из отдаленных уголков Тюменского Севера.

Радиооператор Тазовского аэропорта В. Милотин запечатлел на своем рисунке прилет «винтокрылого санитаря» к рыбакам.

Этот рисунок мы и предлагаем вниманию читателей.

## ДЛЯ ВЕРУЮЩИХ И НЕВЕРУЮЩИХ

Журналу «Наука и религия» в 1965 году исполнилось шесть лет. За этот небольшой срок он завоевал большую читательскую аудиторию. Тираж его составляет 200.000 экземпляров.

Что интересного напечатает «Наука и религия» до конца года? Каковы планы творческого коллектива журнала на 1966 год? Что найдут на его страницах читатели?

На эти вопросы отвечает главный редактор журнала Владимир Андреевич Мезенцев.

— Прежде всего о самом журнале, о его профиле. В большой семье советских периодических изданий «Наука и религия» — единственный общесоюзный научно-популярный атеистический журнал. Он призван выполнять совершенно определенную задачу: воспитывать у своих читателей последовательно материалистическое миропонимание, формировать научный образ мышления и действия, поднимать животрепещущие вопросы морально-этического характера — о личном и общественном, о смысле жизни, о долге и совести, о всем новом,

коммунистическом, что входит в нашу жизнь.

«Наука и религия» — вроде скучное название. Но мне хочется уверить читателей, что на страницах нашего журнала они найдут для себя немало интересных материалов, которые расскажут о новостях с «переднего края» науки, заставят задуматься над какой-то моральной проблемой, раскроют секрет необычного, таинственного явления природы, вспомнят увлекательную страницу из истории народов земли.

Велик и бесконечно многообразен окружающий нас мир. Широкий, всеобъемлющий поиск изучает его наука наших дней. Показать этот мир с научных выводов, увидеть его открытыми глазами — одна из задач нашего журнала.

В этом году читатели «Науки и религии» познакомились с рядом статей и очерков, раскрывающих особенности человеческой психики («Психология веры», «Глазами психиатра» и др.). И в новом, 1966 году мы будем уделять много внимания этому разделу знания, рассказывать о за-

гадочных, «необъяснимых» явлениях психики — о свойствах и возможностях нашей памяти, о чувствах и предчувствиях, о сознательном и подсознательном, о многом другом, что дает пищу суеверному уму.

Суеверия, религия и наука... Как они связаны друг с другом? Откуда идут, чем питаются в наши дни различные суеверные представления? Какими особенностями человеческой психики они объясняются? Какова их «биография»? И об этом наш журнал расскажет немало любопытного, забытого, вновь найденного.

Другая область знания — история человеческого общества. Читатели нашего журнала найдут в нем увлекательные рассказы об исчезнувших цивилизациях, о нравах, обычаях и верованиях различных народов, об истории вещей и т. д.

В 1966 году журнал «Наука и религия» поведет большой разговор с читателями по моральным вопросам: о том, чем жив человек, о его путях в жизни, о том, что нравственно и что безнравственно, и т. п.

В разделе «Споры и размышления» мы будем публиковать высказывания по нерешенным проблемам науки, по вопросам, волнующим многих. В 1966 году редакция намерена провести большой разговор на темы: «Жил ли Христос?» (в свете новейших научных данных), «Дух и тело», «Почему люди верят в бога?» и другие. Много места в этих разговорах мы предоставим нашим читателям.

Мы познакомим наших читателей с новыми произведениями В. Тендрякова, В. Померанцева, В. Аксенова, с малоизвестными рассказами Аркадия Аверченко, Тэффи, Мих. Зощенко. С первого номера нового года «Наука и религия» начнет печатать приключенческую повесть Льва Овалова «Помни обо мне».

Будут в нашем журнале и такие разделы: «Школа красноречия», «Встречи с необычным», «О людях щедрого сердца», «Прошлое и настоящее религии»... Обо всем не расскажешь!

И последнее. В новом, 1966 году журнал «Наука и религия» будет выходить в увеличенном объеме, на прежних условиях подписки.

## ХОРОШО ОТДОХНУЛИ МАЛЫШИ



Теплые волны моря и горячее солнце юга надолго запомнятся детям кольцовских авиарботников, выезжавших нынешним летом на Черноморское побережье.

## ЧИТАЙТЕ, ВЫПИСЫВАЙТЕ

ежемесячный производственно-массовый журнал

орган Министерства Гражданской авиации СССР

«Гражданская авиация» — ежемесячный производственно-массовый журнал — орган Министерства гражданской авиации СССР.

Журнал освещает многообразную жизнь гражданской авиации и рассчитан на широкий круг читателей. На его страницах публикуются материалы:

о воздушных трассах двадцатого века, проложенных между Западным и Восточным полушариями от Арктики до Антарктиды;

о развитии космонавтики, героях покорения космоса,

о путях освоения Вселенной на благо человечества;

о могучих флотилиях ледяного океана — новых и новейших отечественных и иностранных самолетах и вертолетах;

о людях крылатой профессии — богатырях неба и скромных тружениках земли;

о широком применении советской авиации в сельском хозяйстве, в геологоразведочных и научных целях, во всех важнейших отраслях народного хозяйства;

о разнообразной деятель-

ности многотысячного коллектива гражданской авиации, решающего одну из главных задач, записанных в Программе нашей партии, — задачу сплошной аэрофикации всей страны.

В журнале систематически печатаются очерки, рассказы, стихи, научно-популярные статьи и корреспонденции. Журнал выходит один раз в месяц форматом «Огонька» в цветных смесных обложках и печатается способом глубокой печати.

Расширен отдел «За рубежом», где помещаются информационные материалы о новой авиационной технике и работе иностранных авиакомпаний.



К работе в журнале наряду с авторским активом из числа передовых авиарботников привлекаются видные деятели советской авиационной науки и техники, космонавты, писатели, квалифицированные журналисты и художники.

Подписка на журнал принимается без ограничения, с любого месяца во всех городских отделах «Союзпечати», конторах, отделениях и агентствах связи, в пунктах подписки и общественными уполномоченными.

### ПОДПИСНАЯ ЦЕНА

На год — 3 руб. 60 коп.  
На 6 месяцев — 1 руб. 80 коп.  
На 3 месяца — 90 коп.

## Продолжается подписка на газету «Авиатор Урала»

Подписка принимается во всех подразделениях заместителями командиров по политчасти и секретарями партийных организаций.

Газета выходит 8 раз в месяц.  
Цена подписки на год — 96 коп.



Свердловск-20,

аэропорт Уктус.

Б2-05-21, доб. 1-96.

Редактор Р. ЛАПИКОВ.

НС 15767

Заказ № 5020

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