

Сегодня
в номере

- На трудовой вахте
- Воспитание характера пилота
- Дела и люди АМСГ Кольцово
- Летать умеет!

XXV СЪЕЗДУ
КПСС—
ДОСТОЙНУЮ
ВСТРЕЧУ

Авиатор УРАЛА

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

ОРГАН УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ
И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

№ 37 (2002).

СРЕДА,

8

ОКТАБРЯ

1975 г.

ГОД ИЗДАНИЯ

XXXIV

Цена 2 коп.

РАДОСТНАЯ весть о считанные часы облета все предприятия Коми управления гражданской авиации: 16 сентября 1975 года многочисленным коллективом авиаработников управления досрочно завершено план 9-й пятилетки по всем основным производственным показателям. За годы пятилетки авиацией республики выполнен значительный объем работ по перевозке пассажиров, срочных народнохозяйственных грузов, почты, по обеспечению различных нужд народного хозяйства.

Достигнутые успехи явились результатом самоотверженного труда всех авиаторов Коми республи-

У авиаторов Коми

ки, действенности социалистического соревнования, партийных, советских и хозяйственных организаций. В авангарде соревнующихся сегодня идут авиаторы Печорского авиапредприятия, завершившие пятилетку 13 сентября.

ра Митина В. А. Оба коллектива показывают образец добросовестного отношения к работе, и в этом их несомненный трудовой успех.

В Сыктывкарском авиапредприятии отмечается отличная работа экипажей Ан-12 и Ту-134, где командирами Денисов В. Н., Бар-

лучшим в Печорском авиапредприятии.

В ответ на решение апрельского (1975) Пленума ЦК КПСС о созыве очередного, XXV съезда КПСС, на высокую оценку труда авиаработников, данную Генеральным секретарем ЦК КПСС товарищем Л. И. Брежневым в приветственном письме работникам Тюменского управления гражданской авиации, досрочно выполнившим задания 9-й пятилетки, в коллективах авиапредприятий Коми управления широко развернулось социалистическое соревнование за достойную встречу XXV съезда КПСС. Коллективы встали на трудовую вахту и приняли дополнительные социалистические обязательства.

За оставшийся период 1975 года дополнительно йлетать 157 млн. пассажирокилометров и 100 тысяч приведенных часов по применению авиации в народном хозяйстве.

Годовой план выполнить к 12 декабря и получить 1 млн. 500 тысяч рублей сверхплановой прибыли, а за пятилетку — 9,5 млн. рублей, повысить производительность труда на 3 проц. к плану вместо ранее принятого обязательства, 2,7 проц.

Главная задача сегодня заключается в том, чтобы максимально использовать резервы производства, образцово подготовить все службы к работе в сложный период осенне-зимней эксплуатации авиационной техники, поддержать и развить инициативу людей.

Важную мобилизующую роль в этом деле играют начавшиеся отчеты и выборы в партийных организациях, которые являются неотъемлемой частью подготовки к XXV съезду КПСС. Критический анализ состояния производственных дел, принципиальная оценка роли коммунистов внесут новый прилив энергии в работу по выполнению поставленных задач.

И нет сомнения, что авиаторы Коми управления гражданской авиации справятся со своими обязательствами. Поручкой этому служат трудовой энтузиазм всех коллективов, доблесть идущих впереди, вдохновляющий призыв партии на самоотверженный труд во имя дальнейшего строительства коммунистического общества в нашей стране.

В. КОТЮК,
заместитель начальника
отдела по политико-
воспитательной работе
Коми управления ГА.

На трудовой вахте

Вклад авиации в подъем народного хозяйства и дальнейшее повышение благосостояния советских людей в текущей пятилетке особенно заметен: получила развитие нефтяная и газовая промышленность на территории Европейского Севера, получили новую жизнь необжитые, труднодоступные районы Коми республики, выросли целые комплексы ведущих разви-

вающих отраслей народного хозяйства. Сделан новый шаг в исследовании и разработке природных богатств, значительно окрепла и благодаря авиации получила максимальную оперативность работа геологов.

Значительных трудовых успехов добились экипажи летного подразделения вертолетов Ми-6, Ми-8 Ухтинского авиапредприятия, где командирами Бахарев Д. П., Коровин В. И., Кудрявцев В. Н., Прокопьев А. В., Масютин Э. Н. и многие, многие другие. Экипаж Коровина В. И., выполнивший пятилетку в декабре 1974 года, встав на трудовую вахту в честь XXV съезда КПСС, обязался ко дню открытия съезда завершить план 1976 года, который он сейчас успешно выполняет.

Отрадно, что это летное подразделение в целом по трудовому активно соперничает с коллективом инженерно-технических работников авиационно-технической базы, который обслуживает эти вертолеты под руководством инженера

В. И. Калужный В. П., Репин А. И., Аникин А. А. и другие. Лучший комсомольско-молодежный экипаж самолета Ан-2 — командир самолета Закачкин А. М., второй пилот Чачинов Б. Н. — к 15 августа 1975 года завершил личную пятилетку.

Успешно работает служба радионавигации и связи Сыктывкарского авиапредприятия, признания одной из лучших служб управления.

«...надо принести на съезд продуманный и анимательно, общим трудом, общими усилиями всех членов партии переработанный практический опыт хозяйственного строительства.»

В. И. ЛЕНИН.

За последние годы на территории Коми АССР широкий размах получило строительство на площади Усинского нефтяного месторождения. И гражданская авиация взяла на себя значительную нагрузку по доставке грузов и оборудования, бытового обслуживания геологов, нефтяников, строителей, а при выполнении отдельных работ вертолеты оказались незаменимыми. С помощью авиации обустроенся город Усинск — будущий плацдарм дальнейшего наступления на Север, строится высоковольтная линия электропередачи, вводятся в строй все новые и новые участки нефтепро-

водов. В этих делах успешно участвуют печорские авиаторы. Экипажи Ми-8, где командирами Сахненко А. Н., Ващенко Г. Т., досрочно завершили выполнение пятилетки, отлично трудится экипаж вертолета Ми-6 командира Маслуна Л. В. В целом весь коллектив вертолетов Ми-6 летного подразделения является

Большим уважением пользуется в летном подразделении Курганского авиапредприятия командир Ан-2 Игорь Михайлович Семенов. Его знают не только как квалифицированного пилота, но и как активного помощника стеной печати.



Большим уважением пользуется в летном подразделении Курганского авиапредприятия командир Ан-2 Игорь Михайлович Семенов. Его знают не только как квалифицированного пилота, но и как активного помощника стеной печати.

Встреча передовиков производства

На прошлой неделе в Свердловске проходил второй областной слет молодых гвардейцев пятилетки, наставников молодежи, представителей трудовых династий. Слет прошел в дни, когда девятая пятилетка вступила в свою завершающую стадию, в период, когда весь советский народ готовится к достойной встрече XXV съезда КПСС.

После слета передовых авиаторов Кольцово принял начальник УрУ ГА В. А. Уткин. От имени командования, партийной, профсоюзной и комсомольской организаций он поздравил гвардейцев пятилетки с трудовыми успехами, пожелал им высоких производственных показателей. В коротком приветствии, обращенном к молодежи, Валентин Андреевич пожелал передовикам всегда быть застрельщиками хороших начинаний, быть в аэропорту настоящими хозяевами. Много еще недостатков и трудностей в Кольцово. Пока еще плохо обслуживается Ту-154 на земле.

В одном лишь августе по вине личного состава произошло 34 задержки на всех типах самолетов.

Перед нами поставлены большие задачи на 1976 год, и мы с ними справимся в том случае, если постоянно будем использовать такой резерв производства, как повышение производительности труда.

С ответным словом выступил на приеме электрик службы СТОПиЭ Кольцово Вячеслав Деревнин.

Он сказал, что передовики предприятия сделают все для того, чтобы предприятие работало хорошо. От имени обкома комсомола передовых авиаторов приветствовала М. Акулова. Каждому из передовиков она вручила знак «Передовой гвардеец пятилетки».

В конце встречи В. А. Уткин вручил передовым авиаторам памятные подарки.



П. Н. БАННЫХ:
Программа ввода в строй бортмехаников для всех одина: перед тем как совершить первый полет, он должен пройти 250-часовую наземную стажировку, в которую входят тренировки на тренажере, аэродромная тренировка, затем рейсовая тренировка. Для того, чтобы поднять свой профессиональный уровень, досконально изучить материальную часть, бортмеханик 195 часов работает в авиатехнической базе. Бортмеханики, как и летчики, проходят теоретическую подготовку в подразделении, вместе с экипажем занимаются на тренажере. Общая система подготовки верна.

Однако я согласен, что при контрольно-проверочном полете налет часов нужно увеличить, с тем чтобы предотвратить ошибки в рейсовых полетах.

В тех же случаях, когда ослаблен контроль за подготовкой летных кадров, нарушается заранее принятый план, происходят срывы. Свидетельство тому — происшедший недавно с самолетом АН-24 Пермского предприятия случай.

Бортмеханик - стажер Зайцев в этот день в плане контрольно-проверочных полетов не состоялся. С ним толком никто не занимался. Его «случайно» взял с собой в рейс командир корабля Синюк. Неподготовленный, не оттренированный бортмеханик на взлете без команды командира корабля убрал шасси. И только ценой больших усилий экипажу удалось «благополучно» посадить самолет на фиэзеляж.

Такой оборот дела там, где ослаблен контроль за подготовкой летного состава, можно было предвидеть. Видимо, вопросы подготовки бортмехаников, прозвучавшие в письме Р. А. Морозова, во многом следует толковать применительно к Пермскому авиапредприятию, а не ко всему Аэрофлоту.

Могу сообщить, что на базе учебно-тренировочного подразделения запланированы десятидневные сборы бортмехаников-инструкторов, где будет возможность обменяться опытом работы.

День начинался как обычно. В Свердловске была ясная солнечная погода, лишь у самого горизонта, там, «где небо сходится с землей», чуть заметными островками темнели облака. Сверкающий лайнер АН-24 Казахстанского управления вырвался на взлетную полосу и, устремившись в едином порыве, оторвался от земли.

Через 20 минут этот самолет совершил посадку в том же аэропорту Кольцово, но узнать его было невозможно. Весь фиэзеляж побит. Иначе говоря, даже при беглом осмолре было видно, что машине требовался капитальный ремонт, стоимость которого — не один десяток тысяч. Произошло все с самолетом лишь потому, что командир грубо пренебрег рекомендациями метеорологов, понадеялся на свои силы, хотя «получил» предупреждение, что у него на пути мощное грозовое облако, и его надо было обойти. Внешний вид этого облака не вызвал у молодого командира опасений — казалось оно безобидным и отнюдь не грозным. Несмотря на предупреждение метеослужбы, он решил пройти через облако. Результат вы знаете.

ТАКИЕ крайние ситуации бывают в авиации не часто. Можно назвать гораздо больше случаев, когда благодаря верным, своевременным прогнозам, точной картине развивающихся явлений погоды экипаж находил верный выход из сложнейших ситуаций.

Так начал свой разговор со мной начальник АМСГ аэропорта Кольцово Н. М. Беломаз. Служба эта одна из самых крупных среди аналогичных в аэропортах. Работают все ее звенья на совесть. Каждый человек, начиная с инженера и кончая техническим секретарем, проникнуты сознанием, что от того, насколько хорошо работает каждый из них, зависит безопасность полетов. Сорок пять работников — ударники коммунистического труда, почти все имеют высшее образование. Существует здесь полная взаимозаменяемость: почти каждый метеоролог умеет все — наблюдать за погодой, выпускать шар-пилот и т. д. Высока здесь оправдываемость прогнозов. С 1962 года она возросла на 10 процентов и составляет сейчас 97. А насколько этот показатель важен для Аэрофлота, знает каждый пилот.

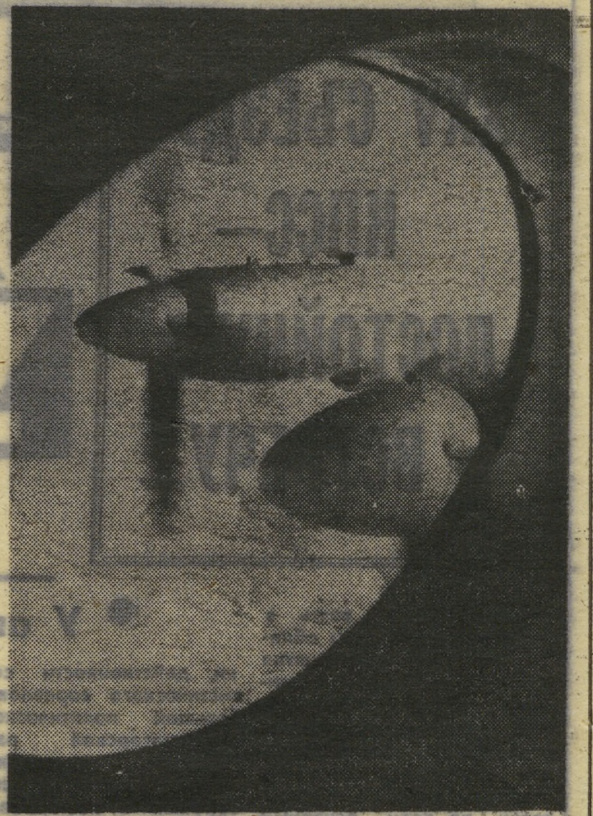
Не случайно АМСГ Кольцово признана сейчас Уральским авиационным метеорологическим центром, чьи рекоменда-

На правах пасынков?

В прошлом номере нашей газеты было опубликовано письмо бортмеханика ИЛ-18 Пермского авиапредприятия Р. А. Морозова, где он затрагивал проблему обучения и подготовки бортмехаников. Сегодня через газету ему отвечают командир учебно-тренировочного подразделения П. Н. Банных и главный инженер управления И. Е. Машкивский.

И. Е. МАШКИВСКИЙ: Из письма Р. А. Морозова хотелось бы больше узнать, как поставлена подготовка бортмехаников у них в авиапредприятии. К сожалению, он высказывается неконкретно. И все же, видимо, тревога, именно за свое предприятие, за коллег, летающих на самолетах Ил-18 и

вышепо качества подготовки летного состава и уровня технической грамотности от 26 марта 1975 года, указания заместителя министра гражданской авиации Ю. Г. Мамсурова от 13 октября 1974 года о специальной подготовке бортинженеров и бортмехаников и другие документы. Командова-



Возвращаясь к напечатанному

АН-24, для которых не существует разработанной методики, побудила его выступить на страницах газеты.

Действительно, от бортмеханика сейчас требуются инженерные знания. За последний период Министерство гражданской авиации приняло ряд документов по подготовке бортмехаников. Заботой о подготовке высококвалифицированных специалистов продиктованы указания министерства от 13 мая 1974 года, «О мерах по по-

лучшению инженерно-авиационной и летной службы Пермского авиапредприятия должны взять их за программу действий в подготовке бортмехаников.

Не следует пренебрегать и методикой, разработанной в Кольцово. Первый обученный по ней стажер, бывший техник АН-2 тов. Новиков, сейчас один из лучших бортмехаников предприятия. Видимо, это лучшее доказательство ее пригодности. Итак, первое слово за пермяками.

ЦЕНА ПРОГНОЗА...

Репортаж из службы коммунистического труда

ции по внедрению современных методов прогнозирования берутся на вооружение другими аэропортами, а такие специалисты, как В. И. Иванов, всегда готовы поделиться опытом и знаниями с коллегами.

Что обычно отмечают у них всевозможные делегации, приезжающие сюда понабраться опыта, так это особую четкость в организации работы. Каждая смена стремится передать следующей все дела в полном порядке, выполнить максимум наблюдений. В сутки здесь принимается около пятидесяти карт, в том числе высотные карты, карты приземления. Работает своя радиоаппаратура, которая передает погоду в аэропорт Кольцово на весь Союз. Прогнозируется погода на 9 часов, при этом дается высота облачности по приборам, видимость, сила ветра. В каждой смене — четыре наблюдателя. При плохой погоде двое из них дежурят на старте и ближнем приводе.

Работают здесь в качестве техников - наблюдателей в основном молодые девушки, пришедшие сюда сразу же после

ле техникума. Установил этот очень ответственный, потому что незначительная ошибка в наблюдениях может привести к тому, что самолет вынужден будет лететь на запасной аэродром, или, если показания неоправданно завышенные, с риском садиться в этом порту. Так, самолет может идти на посадку при видимости 1000 метров, а синоптик дал 950. По его вине лайнер летит лишние сотни километров. На АМСГ Кольцово такие случаи сведены до минимума, каждый рассматривается как ЧП.

Есть в службе такое правило: метеоролог, как и пилот, опирается всего лишь раз. В том случае, если неправильно определяется скорость ветра, крылатая машина может приземлиться с неверным курсом. А это может привести к тому, что самолет выкатится за полосу. Ошибка в температуре на пять градусов в сторону завышения уменьшает загрузку на Ту-104 на одну тонну, иначе говоря, на 10 пассажиров возьмет лайнер меньше.

Большое значение в службе уделяется, как я

уже сказала, сложным явлениям погоды. Есть на высоте такие зоны, в которых самолет попадает как бы в воздушную яму, что есть пересекать вертикальное движение воздуха. При этом самолет «кидает» вверх и вниз до 70 метров. Явление это очень опасно, потому что приводит порой к разрушению машины, да и сейчас увеличивает износ техники.

Сведения о таких зонах экипаж получает на земле от метеорологов перед вылетом. Всем бортам, находящимся в воздухе, их передают по радию. Сообщаются на борт оперативно и координаты зон обледенения, града, гроз. Бич для авиации — гроза, которая страшна перергузками, выводом из строя аэронавигационных приборов, радиосвязи.

Обеспечение безопасности полетов службой метео самым тесным образом связано и с экономической стороной работы Аэрофлота. Это прежде всего выбор оптимальной трассы, надежности, но в то же время не очень удаленного запасного аэродрома.

Так, и примеру, перенос запасного для Ташкента аэродрома в Чимкент из Самарканда позволил полностью загрузить самолет, повысить экономию ГСМ. Правильное определение скорости и направления ветра по всем высотам дает экономии в сотни рублей.

В службе делается все, чтобы добиться максимально точных показаний. У каждого из сотрудуников здесь удобное рабочее место. На службе

И пиоты, отправляясь в полет, знают, что всегда в трудной погодной ситуации им на помощь придет опытный специалист.

Л. МИНИНА.
(Наш спец. корр.),
г. Свердловск.



Отлично трудятся в завершающем году пятилетки вертолётчики из Уктусского авиапредприятия В. В. Яблицев, Е. И. Хмельевский, П. А. Курочкин.



Во имя безопасности полетов

Ежегодно в учебные подразделения гражданской авиации приходят физически крепкие, образованные юноши. Они мечтают о почетном труде пилота, искренне стремятся быстрее научиться летать. Начинается кропотливая и трудоемкая работа по усвоению необходимых знаний, приобретению навыков и умений, выработке у курсантов профессиональных качеств, необходимых в летном труде.

И уже с первых дней обучения — на теоретических занятиях или на учебном аэродроме — постоянно и все заметнее выявляются у курсантов индивидуальные различия в особенностях поведения и реагирования на условия и обстановку обучения, в скорости и прочности усвоения нового материала, в умении своевременно находить наиболее правильное решение в наблюдательности, ориентировке и внимательности, в выдержке и самообладании, в возможности сохранять хорошую работоспособность в различных ситуациях. Подобное же явление наблюдается в любом легкопроизводственном подразделении, куда прибывают на работу и молодые пилоты, только что закончившие училище гражданской авиации и летчики, ранее служившие в ВВС или перешедшие из авиации ДОСААФ, и опытные командиры кораблей после переподготовки в школах высшей летной подготовки. В первом случае — это авиаторы, начинающие свой профессиональный путь, в другом — уже взрослые люди с вполне сложившимися профессиональными навыками и привычками, взглядами и убеждениями.

Ввод в строй, переучивание и повседневная практика полетов всех категорий авиаторов постоянно подтверждают ту истину, что ни один человек не является копией другого, даже в профессиональных особенностях. Для одних пилотов в работе и взаимоотношениях показательны спокойствие, невозмутимость, сдержанность, в то время как другие вспыльчивы или упрямы, легко возбудимы или, напротив, бесчувственны. В полете у одного — точные движения («ничего лишнего»), а для другого характерны размашистые, одному достаточно лишь мимолетного взгляда для определения положения самолета в приборном полете, другому для этого требуется большее время. Подобные наблюдения позволяют сделать вывод: личность неповторима. Особенно наглядно ее индивидуальные качества проявляются в необычных, непредвиденных ситуациях воздушной обстановки, где благоприятный исход

полета наряду с объективными условиями в еще большей степени зависит от личных качеств пилота, его подготовленности, самообладания, своевременного и правильного принятия решения и осуществления его в воздухе.

Увеличивающиеся скорости полета и усложняющаяся авиационная техника непрерывно повышают личную ответственность пилота за ход и исход каждого полета. Именно поэтому необходимость глубокого знания психических особенностей обучаемого и руководимого человека становится все более важной задачей.

Это необходимо для того, чтобы найти способы улучшения процессов выполнения летной деятельности, психологической подготовки пилотов в

делался вывод: «нет плохих учеников, а есть плохие учителя».

Известный авиационный психолог профессор К. К. Платонов считает, что летные способности, являясь индивидуально-психологическими качествами человека, обеспечивающими успешность его летного обучения и совершенствования, тесно связаны со всеми другими сторонами личности, т. е. летные качества и другие стороны личности изменяются под влиянием ряда причин и прежде всего воспитания и обучения. К этим индивидуально-психологическим качествам, которые сочетаются в личности, относятся: особенности темперамента (сила, подвижность и уравновешенность процессов возбуждения и торможения, интерес к летной деятельности), волевые качества (настойчивость, решительность, смелость), способность произвольно улучшать продуктивность деятельности, эмоциональная устойчивость, инициативность, сообразительность, самокритичность, широкое распределение, быстрое переключение и устойчивость внимания, положительные качества двигательных реакций, хорошая координация движений, ловкость, легкость образования и перестройки двигательных навыков.

Самое сложное и важное в методическом искусстве командира — умение его определить каждому пилоту посильную задачу.

Воспитание характера у пилотов

Эффективное воспитание положительных черт характера у пилота возможно только в условиях летной деятельности. Нельзя воспитывать му-

жественного человека, — писал А. С. Макаренко, — если не поставить его в такие условия, когда бы он мог проявить мужество все равно в чем: в сдержанности, в прямом открытом слове, в некотором лишении, в терпеливости, в смелости.

Характер пилота формируется постоянно в процессе его обучения и воспитания в летной школе и при несении службы в подразделениях ГА.

Для того чтобы воспитать у пилотов такие черты характера, как мужество, решительность, смелость, инициативность и т. д., необходимо постоянно выплывать их идейную закладку, систематически разъяснять им политику Коммунистической партии, воспитывать у них любовь к Родине. Волевые качества особенно эффективно воспитываются в процессе преодоления трудностей, например, в полетах в сложных метеоусловиях.

Командир летного подразделения, командир самолета в процессе учебной и воспитательной работы обязаны воспитывать у летного состава ответственность за порученное дело, выработать прочные летные навыки, укрепить веру в авиационную технику.

Развитие у летно-подъемного состава таких важнейших черт характера, как настойчивость в достижении цели, целеустремленность, организованность, внутренняя подтянутость, дисциплинированность, честность, правдивость и т. д., способствует правильной организации режима рабочего дня, быта, отдыха, объективной оценке знаний и строгой уставная система поощрений и взысканий.

На воспитание характера у подчиненных большое влияние оказывает авторитет командира как воспитателя. У него учатся образцовому выполнению летного задания, трудовой дисциплине, настойчивости, мужеству и честности. Поэтому командир должен быть организованным, собранным, решительным, дисциплинированным и требовательным. Только личность, — говорил К. Д. Ушинский, — может влиять на различные личности, только характером можно организовать характер.

Положительные черты характера воспитываются только при активном участии самой личности, при постоянном самовоспитании, которое возможно при условии, что человек знает особенности своего характера и сознательно хочет работать над ним. Для этого необходимы постоянные тренировки и волевые усилия.

Считается, что нет такого характера, который нельзя было бы переделать. Умение управлять собой и своим характером — важнейшее качество личности.

В. ЖУРАВЛЕВ, командир самолета.

КАКОЙ У ВАС ХАРАКТЕР?

ВТОР материала В. А. Журавлев трудится в Уткинском авиапредприятии. В гражданскую авиацию пришел после службы в ВВС, где летал на реактивной технике. Кроме летного училища, В. А. ЖУРАВЛЕВ закончил Уральский политехнический институт, а позднее и академию гражданской авиации.

В основу статьи положен его доклад на конференции летного состава Уткинского предприятия, посвященной проблеме психологических характеристик в практике воспитания летного состава.

практике воспитания, сохранения в строю опытных летных кадров старших возрастов, и, в конечном итоге, для еще большего повышения безопасности полетов.

Развитие летных способностей

Проблема развития летных способностей давно стоит перед педагогами, пилотами-инструкторами, психологами и физиологами.

Существовавшая прежде трактовка летных способностей тормозила развитие проблемы в целом. Многие исследователи считали и до сего времени считают, что летные способности являются врожденными психологическими качествами, следовательно, лица, не обладающие ими, не могут пройти курс летного обучения. Другие обобщали, смешивали способности со знаниями и навыками, утверждали, что человек способен настолько, насколько он обладает определенными знаниями и умениями. Поэтому

КРЫМЯТЫЕ БУДНИ

За право рапортовать съезду

Комсомольская организация Магнитогорского авиапредприятия включилась во Всесоюзное соревнование за право подписать рапорт Ленинского комсомола партийному съезду. Молодые авиаторы решили работать под девизом «XXV съезду — 25 ударных недель». Ежедневно подводятся итоги соревнования, фамилии лучших комсомольцев вывешиваются на специаль-

ном стенде «На сегодняшний день они достойны подписать рапорт партсъезду». Окончательные итоги соревнования магнитогорцы подведут в январе.

Большая программа дня

Очень насыщенным было прошлое воскресенье для тех, кто пришел провести свой отдых в Дом культуры Кольцово. Большая программа дня началась встречей со свердловским композитором В. Т. Пестовым, много пишущим песен об авиаторах. Затем концерт дали участники детской музыкальной студии, созданной в ДК.

Открытие школы культуры молодежи ознаменовалось концертом участников художественной самодеятельности Свердловского завода слаботочной аппаратуры.

Венчал программу отдыха большой осенний бал, на котором были выборы королевы, и шуточные конкурсы, и соревнования в подготовке вечера.



дах, — бойко ответила Галина, — а вот летать хотелось бы побольше, да погода не позволяет. Вот и сидишь тут, ждешь у моря погоды...

К полудню погода улучшилась, синоптики объявили об отмене шторма. Пилоты спешат на вылет. Диктор то и дело объявляет о регистрации и посадке пассажиров...

На стоянке возле самолетов — люди, в промас-

рода Коми, чтобы вот так, запросто, наравне с «сильным полом» бороздить воздушный океан.

Тернистым путем пришла Галина Анатольевна в гражданскую авиацию, много трудностей и сложностей было на ее пути, и лишь благодаря целеустремленности, напористости, кропотливой учебе она достигла цели.

Путь в авиацию у Гали лежал через ДОСААФ.

сейчас, на ее счету более 150 прыжков.

После окончания Кировского авиационно-спортивного клуба Галия поступает в Центральную летно-техническую школу ДОСААФ. Здесь она углубляет свои знания по аэродинамике, самолетовождению, метеорологии, шлифует летное мастерство.

В летно-технической школе Галия приняла в ряды КПСС. С гордостью писала она родителям: «Теперь в семье станут все коммунистами».

Летно-техническую школу Галия окончила в числе лучших выпускников: ей присвоили звание летчика-парашютиста. Но Галия влекла гражданская авиация, все думы и мысли были с ней, она очень хотела летать по воздушным трассам своей родной Коми республики. Желание Гали исполнилось, ее зачисляют в Сыктывкарское авиапредприятие вторым пилотом самолета Ан-2.

Тепло Галина Анатольевна отзывается о своем первом командире Юрии Калинин, который доверял ей пилотирование при усложненных условиях, охотно делился «секретами» летного мастерства.

Недолго Галия ходила во вторых, командование заметило прилежание и мастерство девушки-летчицы и допустило к самостоятельным полетам.

Командование летного подразделения хорошо отзывается о летчице: летать умеет, обладает хорошей техникой пилотирования, летной интуицией, дисциплинирована и требовательна к себе и своему помощнику.

«Умеет летать!» В этих лаконичных, но очень весомых словах — наивысшая оценка летного мастерства летчицы.

Сама же Галия говорит об этом просто: я не могу не летать.

Б. ПОДСЕКИН.
(Наш внеш. корр.)
г. Сыктывкар.

Летать умеет!

ХМУРОЕ осеннее утро. По плоскому горизонту плывут тяжелые свинцовые облака, моросит надоедливый дождь.

— Сидеть на земле!.. — Озабоченно говорит молодая женщина.

— Может, пронесет, товарищ командир! — С нотой неуверенности прощел сквозь зубы щеголевато одетый молоденький пилот, — бывает ведь такое, что и синоптики ошибаются!..

На лице пилота в это время можно было прочесть нетерпение. Видно, очень надоело ему слоняться без дела по прокуренным коридорам аэропорта в ожидании летной погоды...

В диспетчерскую аэропорта в сопровождении дежурного командира зашел проверяющий, присутствующие летчики вытянулись в струнку.

— Знакомьтесь: наша Чайка — Ракина-Дубровская Галина Анатольевна, командир самолета Ан-2, — отрекомендовал проверяющему дежурный командир.

— А, слышал, слышал о вас. Как летаете, осваиваете технику?

— С техникой в ла-

ленных куртках, те, кто подготавливает машины к полету, кто вдыхает жизнь в их стальное сердце. С уважением и доверием Галия относится к этим людям, обеспечивающим безопасность полетов еще на земле.

Возле самолета к Галине подошел авиатехник и доложил: — Машина исправна, к полету готова.

Осмотрев самолет, Галия вошла в салон. Среди пассажиров, разместившихся в креслах, прошел шепоток: «На «кукурузниках» бортпроводниц ввели...»

Сидящий рядом со мной мужчина таким уверенным баском прохрипел:

— Це нет, это стюардессы с «тяжелых» практику проходят...

Любопытство пассажиров было удовлетворено, в самолете воцарилась обычная тишина.

Галия прошла в пилотскую кабину, поудобнее

услелась в командирское кресло, щелкнула тумблерами, окинула взглядом приборы, открыла боковое стекло пилотской кабины и громко крикнула: — От винта!..

Самолет вздрогнул и медленно покотился по бетонке. Сидевшие в салоне, увидев в командирском кресле женщину, были удивлены, а когда самолет проходил над отдель-

ными обрывками разорвано дождевой облачности и из иллюминаторов пассажирской кабины не просматривалась земля, пассажиры беспокоились. Но когда самолет пошел на посадку и мягко приземлился на грунтовом аэродроме, пассажиры оживились и многие из них тепло благодарили Галину Анатольевну за приятный полет, отдавали должное ее летному мастерству.

Четвертый год Галина Анатольевна летает в нашем северном небе. За это время она побывала во многих районах Коми республики, выполняла самые разнообразные задания командования. Во многих районах ее знают и ждут как желанную гостью.

Мне не раз приходилось летать с Галиной Анатольевной, и каждый раз я думал: до какой же степени мастерства нужно было подняться первой женщине-летчице на



Совершил посадку очередной самолет в аэропорту Магнитогорска. Прибыло работы диспетчеру по транзиту Л. Циплаковой.

«Потому что на свете есть женщина»

Этими стихотворными строчками назывался праздник книги в честь Международного года женщины, проходивший в библиотеке Дома культуры авиаработников Кольцова.

Были оформлены книжные выставки «Ими гордится страна», «Труд и право женщины», «Женщины в Великой Отечественной войне», «Роль женщины в про-

грессе на земле». У книжных выставок прошли обзоры и беседы по художественным произведениям, создающим образы женщин-героинь, наших современниц.

А в малом зале ДК состоялась читательская конференция по книге В. Запутанная «Матерь человеческая». С большим интересом слушали участники

конференции работницу детсада К. И. Борисову, преподавателя литературы Г. И. Кузьминых, высказавших свое мнение о книге и главной ее героине — матери человеческой, в которой живут наши вера, надежда, любовь.

Сейчас библиотека готовит заочную читательскую конференцию «От звезды к звезде».

Рожденные летать

На днях в Госкино СССР прошел просмотр нового научно-популярного цветного фильма Свердловской киностудии «Рожденные летать».

Лента режиссера-оператора Игоря Персидского рассказывает о

профессии вертолечника, о том большом значении, какое имеют вертолеты в народном хозяйстве страны.

Съемки фильма прошли на Памире, в Арктике и на севере Тюменской области.

С 1 сентября открыта подписка на 1976 год на нашу газету «Авиатор Урала».

Газету можно выписать у общественных распространителей печати во всех предприятиях Уральского и Коми управлений гражданской авиации.

С нового года большинство наших читателей будет получать газету на дом. Стоимость годовой подписки 96 копеек.

Спешите подписаться!

НОВЫЕ ФИЛЬМЫ



НАШ АДРЕС И ТЕЛЕФОН:

г. Свердловск, П-20
Редакция газеты
«Авиатор Урала»
Тел. 295 461.
295 496.

Редактор В. С. ГУРИН.

НС 14498. Заказ № 7460.



Очередной

номер журнала

Октябрьский номер журнала «Гражданская авиация» открывается материалами, посвященными итогам Совещания по безопасности и сотрудничеству в Европе, состоявшегося в Хельсинки.

«Есть пятилетка!» — так называется фоторепортаж об авиаремонтном заводе № 73, труженики которого в числе первых среди заводских коллективов рапортовали об успешном завершении заданий девятой пятилетки. О социалистическом соревновании авиаторов Домодедовского предприятия за высокую производительность каждого рейса рассказывает командир летного подразделения В. Захаров в статье «Каждый рейс — на отлично».

Под рубрикой «На карте Нечерноземья» журнал продолжает публикацию статей, посвященных участию авиаторов в подьеме сельскохозяйственно го производства в нечерноземной зоне. В октябрьском номере этой теме посвящена статья члена ЦК КПСС, первого секретаря Смоленского обкома КПСС И. Клименко.

Деловому сотрудничеству между авиарботниками СССР и Скандинавских стран посвящен материал о состоявшемся международном совещании по охране труда и технике безопасности, в котором приняли участие представители профсоюза авиарботников нашей страны, Дании, Норвегии, Швеции и Финляндии. О международных связях Аэрофлота рассказывает также первый заместитель начальника управления внешних сношений В. Саморуков в статье «По странам и континентам».

В журнале печатаются статьи и корреспонденции о работе летных коллективов, инженерно-технических служб, направленной на обеспечение регулярности и безопасности полетов.

В номера публикуются продолжение повести Е. Федоровского «Забудьте слово «смерть». Журнал, как обычно, богато иллюстрирован цветными и черно-белыми фотографиями.