

Авиатор УРАЛА

ОРГАН УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ
И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

Вся власть в СССР принадлежит народу. Народ осуществляет государственную власть через Советы народных депутатов, составляющие политическую основу СССР.

(ИЗ ПРОЕКТА
КОНСТИТУЦИИ СССР).



Избранники народа

Вся страна готовилась к этому празднику. И этот день настал. 19 июня мы пришли на избирательные участки, чтобы вручить мандат доверия людям, которых мы выдвинули в органы государственной власти, на которых возложили право от нашего имени решать важные вопросы жизни.

Два прошедших со времени прошлых выборов года — это новые ступени в развитии социалистической демократии, укреплении нашей многонациональной державы. Это годы крупных успехов ленинской внешней политики Коммунистической партии и Советского государства, закреплённых в проекте Конституции СССР.

Мы выбрали лучших из лучших. Эти люди вышли из наиболее подготовленных, идейно зрелых представителей рабочего класса, колхозного крестьянства, интеллигенции. Среди них депутат Свердловского областного Совета начальник Уральского управления ГА коммунист В. А. УТКИН и депутат райсовета начальник горгазета в Перми беспартийная Л. А. ВАСИЛЬЕВА, комсомолка депутат горсовета бортипроводница из Кольцова Г. Г. СТРЕМОУСОВА и депутат райсовета токарь АТБ Челябинского авиапредприятия коммунист В. И. АЛЕЙНИК. В десятый раз избран в городской Совет депутатов трудящихся А. И. ЧЕРНЯВСКИЙ, заслуженный пилот СССР, командир Курганского авиапредприятия.

Доверие народа предполагает и высокую ответственность. Жизнь убедительно подтверждает слова Генерального секретаря ЦК КПСС, Председателя Президиума Верховного Совета СССР товарища ЛЕОНИДА ИЛЬИЧА БРЕЖНЕВА: «Быть депутатом Совета — это почетная, но вместе с тем и очень ответственная, сложная работа. Депутат у нас и выразитель интересов трудящихся своего избирательного округа в органах власти, и представитель общегосударственных интересов на местах, проявляющий заботу о последовательном осуществлении политики партии в интересах советского народа в целом».

ЗАСЛУШАВ и обсудив итоги социалистического соревнования авиапредприятий Уральского управления гражданской авиации в честь 60-й годовщины Великой Октябрьской социалистической революции по результатам работы пяти месяцев 1977 года, комиссия отмечает, что в целом по управлению по итогам работы за пять месяцев производственный план выполнен по следующим основным показателям (в процентах):

- по пассажирообороту — 94,2;
- по производственному налету часов ПАНХ — 116,5;
- по прибыли — 126;
- по производительности труда — 105,4;
- регулярность полетов — 93,3;
- по строймонтажным работам — 105;
- экономия ГСМ относительно установленного лимита составила 3,8 тыс. т.

Наилучших результатов в социалистическом соревновании в честь 60-летия Великого Октября по итогам работы за пять месяцев 1977 года добились коллективы:

1. Пермского авиапредприятия, выполнившего производственный план (в процентах):
 - по пассажирообороту — 101,3;
 - по производственному налету часов ПАНХ — 110,6;
 - по прибыли — 168,4;
 - по производительности труда — 116,1.

2. Кировского авиапредприятия, выполнившего производственный план:
 - по пассажирообороту — 100,8;
 - по производственно-

- приятый (проц.):
- Свердловского — 91,8,
 - Курганского — 92,7,
 - Челябинского — 93,8,
 - Магнитогорского — 99,3,
 - Ижевского — 94,9.

ни по итогам работы пяти месяцев 1977 года коллективы: Пермского, Кировского и Пермского МВЛ авиапредприятий.

2. Обратить внимание

С заседания постоянно действующей комиссии Уру ГА по социалистическому соревнованию



- му налету часов ПАНХ — 129,1,
- снижение убытков — 39,2,
- по производительности труда — 113,9.

3. Пермского авиапредприятия МВЛ, выполнившего производственный план:

- по пассажирообороту — 104,8,
- по производственному налету часов ПАНХ — 106,6,
- по производительности труда — 100,6,
- снижение убытков — 3,3.

Не выполнили основной показатель социалистического соревнования по участию в пассажирообороту коллективы: авиапред-

Комиссия Уральского управления ГА по социалистическому соревнованию решила:

1. Считать победителями в предъюбилейном социалистическом соревнова-

С БОЛЬШИМ ПОДЪЕМОМ

С БОЛЬШИМ ПОДЪЕМОМ ПРОШЛИ ВЫБОРЫ В МЕСТНЫЕ СОВЕТЫ ДЕПУТАТОВ ТРУДЯЩИХСЯ В МАГНИТОГОРСКОМ АВИАПРЕДПРИЯТИИ. СПЕЦИАЛЬНЫЕ АВТОБУСЫ ДОСТАВЛЯЛИ ПАС-

номандно - руководящего состава Уктусского, Курганского, Челябинского, Магнитогорского и Ижевского авиапредприятий на невыполнение социалистических обязательств по итогам работы пяти месяцев 1977 года, предложить им усилить, совместно с партийными и общественными организациями, организаторскую работу в коллективах по повышению ответственности социалистического соревнования в безусловном выполнении производственного плана и принятых социалистических обязательств в честь 60-й годовщины Октября.

САЖИРОВ НА ИЗБИРАТЕЛЬНЫЙ УЧАСТОК, ГДЕ ИХ ПРИВЕТЛИВО ВСТРЕЧАЛИ РАБОТНИКИ КОМИССИИ.

ТРУДЯЩИЕСЯ ОТМЕЧАЛИ, ЧТО НЫНЕШНИЕ ВЫБОРЫ ПРОХОДИЛИ В ОБСТАНОВКЕ ВСЕНАРОДНОГО ПОДЪЕМА, ВЫЗВАННОГО ОБСУЖДЕНИЕМ ПРОЕКТА КОНСТИТУЦИИ СССР. ИЗБИРАТЕЛИ С БОЛЬШИМ УДОВЛЕТВОРЕНИЕМ И ЕМ ГОВОРИЛИ ОБ ИЗБРАНИИ ТОВАРИЩА ЛЕОНИДА ИЛЬИЧА БРЕЖНЕВА ПРЕДСЕДЕТЕЛЕМ ПРЕЗИДИУМА ВЕРХОВНОГО СОВЕТА СССР. ЭТО РЕШЕНИЕ ЯВЛЯЕТСЯ ВЫРАЖЕНИЕМ ЛЮБВИ И БЕЗГРАНИЧНОГО ДОВЕРИЯ К ПАРТИИ ЛЕНИНА, ПРИЗНАНИЯ ОБОРОМНЫХ ЗАСЛУГ ПЕРВОЙ ПАРТИЕЙ И НАРОДОМ ТОВАРИЩА Л. И. БРЕЖНЕВА.

Правофланговые

Большим авторитетом пользуется в Пермском авиапредприятии экипаж Владимира Павловича Симонова. Этот коллектив не раз занимал классные места в социалистическом соревновании в честь 60-летия Великой Октябрьской социалистической революции.

На снимке: В. П. СИМОНОВ, 2-й пилот В. Д. КРИВОШЕЕВ, штурман С. С. ДАНИЛОВ, бортмеханик В. М. МАХОВ и радист А. В. ПЯТАЕВ.

Фото А. Нагибина.



Новости

ДК принимает гостей

19 июня жители поселка Кольцово с утра спешили во Дворец культуры авиарботников. Здесь их ждала большая разнообразная программа. С концертом на сцене Дворца выступили лауреаты городского и районного смотров художественной самодеятельности вокально-инструментальный ансамбль «Голубые крылья», танцевальный коллектив театра эстрады - сатирической мимики, вокальный ансамбль «Стюардессы».

Затем для гостей был дан сеанс светомузыки. Об этой новинке уже сообщал «Авиатор Урала».

В. СТЕПАНОВ, директор ДК.

«Аэрофлот»

В горах

«Аэрофлот» — так называется профилакторий Министерства гражданской авиации, построенный в Карачаево-Черкесской автономной области в Джаммагатском ущелье. В уютном трехэтажном особняке созданы все условия для отдыха летного состава, работников аэропортов и наземных служб.

Здравница ждет гостей.

ОБЕСПЕЧЕНИЕ безопасности полетов — важная государственная задача, стоящая перед личным составом управления.

Полную ликвидацию летных происшествий и предпосылок к ним можно обеспечить только при наличии четкого, безупречного порядка в организации полетов, точного соблюдения правил, регламентирующих летную работу, движение самолетов и тщательную подготовку матчасти к полетам. Важным условием обеспечения безопасности полетов является высокая дисциплина личного состава, исполнительность и требовательность к себе и подчиненным.

В борьбе за безопасность полетов важное место занимают вопросы, связанные с изучением причин летных происшествий. К сожалению, инспекторскому

составу часто приходится сталкиваться с формальным, поверхностным изучением летных происшествий. У нас много авиарботников, которые летают

Когда речь идет об основных путях и методах управления подготовки летного состава, то, естественно, возникает вопрос: кто обучает наших летных



Передовой опыт лучших — каждому

десяти лет без нарушений. Поэтому изучение их опыта работы должно повсеместно распространяться, т. е. их опыт — это опыт лучших из лучших, и он должен стать достоянием всего личного состава, всех предприятий и подразделений управления.

кадры, и кому обращены требования министерства в отношении летной подготовки? Действительно, от того, какой командир и инструктор будет учить пилота, какими летными и организаторскими навыками он обладает, прямо зависит качество летного обучения. Однако в ряде

предприятий при назначении командиров летных подразделений и инструкторов не учитываются их организаторские способности, их умение работать с людьми.

Это происходит потому, что там нет подготовки кандидатов на эти должности, не изучается и не

совершенствуется их умение обучать и воспитывать личный состав, не развиваются их способности, чтобы они могли отвечать требованиям, которые предъявляются к инструктору.

Эти кратко изложенные задачи по обеспечению безопасности полетов включают целую систему подготовки командно-летного состава. От решения этой проблемы зависит улучшение подготовки летного состава, организация летной работы, что и является основной обеспечением безопасности полетов.

В. БЕКЕТОВ, начальник летно-штурманского отдела УрУ ГА.

Будни профессии

«Я в этом году кончаю десять классов, и мне нужно будет выбирать дорогу в жизнь. Я люблю небо, взлетающие самолеты... Это профессия бортпроводницы». (Из письма Ирины В.)

Подобные письма нередки в Уральском управлении гражданской авиации. Поэтому я и решил взяться за перо.

Романтика заоблачной работы. Взлетающие самолеты. Красивая форма. Это только внешняя сторона профессии бортпроводницы. Но есть другая, о которой не все знают. Это прежде всего нелегкая будничная работа. Надо быть политически и технически грамотным, обладать находчивостью, быть сдержанным, вежливым, предупредительным. Надо знать самолетное оборудование, правила пользования им, правила

перевозки пассажиров и груза, применение аварийно-спасательного оборудования, контролировать санитарное состояние самолета, поддерживать чистоту и порядок в самолете, проводница должна давать справки, информировать в полете о достопримечательностях трассы. Отвечать за почту, груз, багаж, исправность бытового оборудования. И еще масса обязанностей перед полетом, в полете, при посадках. Кроме того, трудности летной профессии еще и в том, что заранее нельзя наметить, загадать личные планы более чем на сутки вперед, не узнав, стоишь ли ты в плане полетов. И план этот отменяет личные желания, приказывает по-

житься спать днем и вставать ночью, сегодня шлет в Сургут, а завтра в Алма-Ату.

Галина Сабанцева проснулась рано. Только только часы отсчитали четыре удара. Ох, как не хочется вставать! Но надо — через два часа в рейс. Сын Сережа во сне чмокает губами, улыбается. Наверное, приснилось что-нибудь веселое. Муж, диспетчер службы движения аэропорта, тоже спит. Ему еще рано.

А в аэропорту всю ночь не затихает жизнь. «Объявляется посадка на рейс...» — звонко разносится по всем уголкам аэропорта голос диктора. Начинаются прощания, слезы, поцелуи. А в самолете на дальней дистанции пассажиры уже давно ожидают старшая бортпроводница Галина Сабанцева. Какие они все разные. Вот женщина с усталым лицом. Усадется в кресло и сразу уснет. Бабушка стоит в стороне.

Наверное, летит в первый раз. Бойтся. «Нужно посадить ее к окошку, пусть увидит землю».

Сколько внимания к людям, умения найти подход к каждому требует профессия бортпроводницы.

Устает за рейс Галина, ведь нужно еще найти время проследить за работой своих менее опытных подруг. Галина — наставник молодежи. Наставник. Это слово прочно вошло в нашу терминологию. «Наставник как бы передает эстафету труда из настоящего в будущее», — сказал в своем выступлении на XVII съезде ВЛКСМ Л. И. Брежнев.

Десять лет летает комсомолка Галина Сабанцева. На ее личном счету более 4000 часов, проведенных в полетах. 167 суток. За это время Галина обучила более 20 молодых воздушных трассах Урала.

Десять лет прошло с того времени, когда сразу же после окончания десятого класса Галина пришла в аэропорт Кольцово. Нет, она не колебалась в выборе профессии. Куда же, кроме авиации, могла она пойти, когда ее отец, Трифон Сидорович, всю жизнь проработал в аэропорту, мать до сих пор трудится там же. Все четыре брата тоже работают в авиации. Нет, не могла, да и не хотела Галина изменять семейной традиции...

Галина мельком взглянула в иллюминатор. Вдали в синей дымке показался родной аэропорт. Сошел с трапа последний пассажир. Галине не много грустно: никто стюардесс не встречает. Такова их работа. Это их обязанность — встречать, а потом провожать пассажиров.

Вот и все, о чем мне хотелось рассказать Ирине В. и всем тем, кто хочет посвятить себя нелегкой работе — служению небу.

С. НИКОЛАЕВ.

Свердловск.



Правофланговые

Много лет работает в Пермском аэропорту старший инженер-инспектор Ангелика Михайловна Волкова. Специалист своего дела, она хорошо знает и историю своего родного

города, зачастую становится экскурсоводом гостей авиапредприятия...

Неплохо работает в этом году и служба перевозок Пермского авиапредприятия. Среди

лучших называют кассира Галину Миргалимовну Киприянову и начальницу смены Людмилу Александровну Ваголину.

Вы и видите их на втором снимке.



ВНИЗУ видна проснувшаяся после зимы родная земля. Вдоль дороги, как цапли, шагают телеграфные столбы, изнемогающие от тяжкого бремени новостей. Вертлявит, огибая деревни, вышедшая из берегов речка. Стоят по колено в воде бледно-зеленые березки. Контуры и дали необыкновенно четкие, как это бывает только весной. А над всем этим — бесконечное, прозрачное весеннее небо, и в нем скользят большие винтокрылая машина. За штурвалом вертолета — стройная молодая женщина — пилот гражданской авиации Любовь Ивановна Белозерцева. Спокойно и радостно у нее на душе. Ответственное задание Челябинского нефтепроводного районного управления выполнено успешно. Еще немного, и появится на горизонте аэропорт. Для летчика близость аэродрома — как ощущение берега для моряка.

А вокруг весна. Лыют с неба сильные потоки света. Семьсот лошадиных сил легко и плавно несут вертолет к родному аэродрому. Ревет в неистовой круговерти воздуха могучие крылья-лопасти. Рев двигателей кажется Любе музыкой. «Еще немного, еще чуть-чуть, — напевает она, — последний шаг, он трудный самый...»

И вдруг оглушительно и звонко застучало внутри правого мотора. Вертолет трянуло. И сразу стал неуверенным и зыбким плавный полет машины. Люба попыталась изменить режим работы двигателя. Не помогло. Таке бывает нечасто. Но беда случилась — прекратил работу один двигатель. Нужно идти на вынужденную. На раздумья отпущены

несколько секунд. Вертолет идет только со снижением, а заноса высоты почти нет. Березки, поля, овраги быстро увеличиваются в размерах. Нужно немедленно отыскать пригодную для посадки площадку. Глаза цепляются за каждую полянку, за маленький ровный пятячок земли. А стрелки высотомера неумолимо глотают и глотают последние метры высоты. Если вам будут говорить, что в опасной ситуации летчик оставался спокойным, — не верьте. Людей, равнодушных к грозной им опасности, нет. Инстинкт самосохранения — естественное свойство человека. Только высокий профессионализм, умение владеть своими нервами помогли Любе в критической обстановке действовать быстро и четко. Передав по радио на аэродром свои координаты, она нашла подходящую площадку и посадила на нее вертолет...

Наступила тишина. Люба выбралась из вертолета, сошла на приятно неподвижную, прочную землю. Осмотрелась. Одинокая березка кланялась ей с пригорка на краю поляны. Высоко-высоко в голубом небе звенел невидимый жаворонок. Любе вспомнилось почему-то вот такой же полный солнца день 1972 года, когда на первенстве Приволжского военного округа она выполнила норму мастера спорта СССР по вертолетному спорту. Вертолетный слалом на малой высоте со сбросом груза в окно крышки в минимальное время. Полет на малой высоте с выполнением комплекса эволюций в минимальное время. Полет по маршруту по расчету времени с посадками и выполнением практических заданий. Все эти упражнения Люба

Перелет: Париж — Свердловск

Пенсионерка Наталья Васильевна Шамарина (в прошлом врач-эпидемиолог) принесла в редакцию «Вечернего Свердловска» старые фотографии из архива своего отца Василия Константиновича Шамарина, известного свердловского хирурга и уролога — этой весной медицинская общественность города отметила столетие со дня его рождения.

На снимках более чем полувековой давности профессор В. К. Шамарин снят с знаменитыми французскими летчиками братьями Людовиком и Полем Аррошарами в палате хирургического отделения Свердловской городской больницы.

Какими же судьбами авиаторы из далекой страны очутились в октябре 1926 года в Свердловске, да еще на больничной койке?

В перелете по маршруту Париж — Красноярск братья Аррошары решили установить мировой рекорд на дальность и скорость полета. Одного из них — Людовика уже знали как рекордсмена: год назад он совершил перелет Париж — Константинополь, покрыв за 12 часов более 2000 километров.

Сначала все для французских авиаторов складывалось благополучно. Ранним утром 21 сентября 1926 года братья поднялись в воздух на «Бреге-19» с мотором «Рено» в 330 лошадиных сил. За 22 часа оставили позади страны Европы, европейскую часть СССР. Подлетели к Уралу, и тут самолет попал в полосу густого тумана. Чтобы вырваться из его плена, пришлось подниматься вверх почти на пять километров.

Эти взлеты на громад-

ную для «Бреге» высоту, блуждания в тумане истощили запасы горючего, строго рассчитанного на прямой пролет до Красноярка. Пришлось садиться.

В тумане с трудом разглядели какую-то дорожку, пролежавшую к лесу. При посадке самолет наткнулся на деревце и повредил крыло. К счастью, недалеко от места приземления стояла уединенная крестьянская изба. Ее хозяин принял живое участие в судьбе летчиков. Он дал им лошадей и провез их до Нязе-Петровского завода, а сам остался сторожить самолет. Администрация местной железнодорожной станции в помощь авиаторам для починки крыла выделила мастера, Поль выехал в Свердловск, чтобы закупить необходимые для ремонта материалы.

Было решено возвращаться в Париж через Свердловск и Москву. 6 октября многочисленные группы свердловчан под мелким, нудным дождем ждали на Уктусском аэродроме прилета французов. На летном поле горели костры, отмечающие наиболее удобные места посадок. Самолет плавно выносится из-за леса (в то время он плотно окружал аэродром), делает круги, снижаясь.

Старший из пилотов, Людовик Аррошар, сказал после приземления:

— Мы тронуты тем дружеским приемом, который оказан нам на советской территории. Я уже прилетал в прошлом году в вашу страну и снова встречаю душевный, искренний прием, внимание и содей-

ствие Советской власти.

Около недели прожили французские гости в Свердловске. Машина была тщательно отремонтирована. Погода налаживалась. Все прощальные слова сказаны. И вдруг неожиданность — «Бреге» при взлете с Уктусского аэродрома терпит аварию. В момент удара самолета о землю Поль сломал ребро, у Людовика повреждена нога, но мужественные летчики еще до того, как подоспели люди, выбрались из-под обломков. А потом попали в руки профессора В. К. Шамарина.

Когда с разрешения Василия Константиновича авиаторов посетили журналисты, Людовик и Поль рассказали, что ввязка от дождей почва взлетной площадки, ухабы на пути помешали развить необходимую скорость. Самолет, не отрываясь от земли, приблизился слишком близко к лесу, а при взлете ударился крылом о верхушку сосны. В эти секунды они постарались выправить аппарат так, чтобы он упал не на нос, что было бы гибелью для обоих, а на крыло. Это удалось. От сильного удара о землю мотор оторвался и отлетел в сторону, крылья разбились.

Известие о несчастье с французскими авиаторами очень взволновало свердловчан. Люди потоком шли в больницу с сочувствующими словами, нехитрыми передачами. На имя братьев поступила телеграмма от французского посланника в СССР с выражением сочувствия и просьбой сообщить, не нуж-

даются ли летчики Аррошары в командировании к ним кого-либо из соотечественников. В ответной телеграмме Поль и Людовик сообщили о том, что они вполне обеспечены вниманием со стороны администрации больницы и командировать в Свердловск соотечественника нет необходимости.

И вот настал момент, когда Василий Константинович Шамарин благословил своих пациентов на выход из больницы. В канун отъезда авиаторы безвозмездно передали Урал-авиации свой разбитый «Бреге». Людовик и Поль Аррошары опубликовали в «Уральском рабочем» письмо с прощальным приветом свердловчанам:

«...Прежде чем покинуть Свердловск, мы хотим горячо поблагодарить за прием, оказанный нам в этом городе. Воспоминание о нем у нас сохранится навсегда.

Мы благодарим советские организации Свердловска за заботу. В хирургической больнице мы пользовались прекрасным уходом и теплым вниманием со стороны профессора Шамарина, врачей Одиноца, Шильникова, сестры Горлановой и других.

Уральским, со своей стороны, оказал нам ряд услуг и облегчил нашу задачу. Директор оперного театра любезно предоставил нам ложе, и мы провели несколько приятных вечеров на спектак-

лях, наслаждаясь отличным исполнением и музыкой.

Мы шлем благодарность всем лицам, интересовавшимся нашим здоровьем и приходившим в больницу справиться о нас. Мы будем счастливы рассказать по возвращении во Францию об оказанном нам приеме, о заботах, проявленных в отношении нас, и друзей, оставленных в Свердловске».

Отважные авиаторы возвратились на родину. Но еще долго в наш город приходили от них письма. Приходили они и в семью Шамариных.

Т. СУББОТИНА.



Правофланговые

Большое внимание стало оказывать членам семей коллектива руководителю Курганского летного подразделения. Не один раз гостями авиаторов были их дети. Пилоты, штурманы, бортмеханики ревниво

следят за успехами детей своих товарищей в учебе, общественной работе.

Становятся традиционными и выставки рисунка, творчества школьников.

Все это дает возможность четче контро-

лировать роль авиаторов в воспитании детей, вовремя оказывать необходимую помощь.

На снимке: секретарь парторганизации летного подразделения Г. В. Кузьмин и командир подразделения Г. И. Малков.

Новые возможности для труда и творчества

На прошлой неделе в ЦАВСе прошло собрание коллектива, на котором обсуждался проект Конституции СССР. Политинформаторы Л. А. Петухова и Л. М. Пашкевич сделали

сообщение об основных положениях проекта. Работники агентства горячо одобрили проект Конституции СССР.

Л. А. Петухова подчеркнула, что новая Конститу-

ция, укрепляя руководящую роль КПСС, в то же время является очень демократичной, открывает новые возможности для труда и творчества.

Большинство работников агентства — женщины, поэтому при обсуждении была особенно отмечена роль женщины-труженицы, женщины-матери.

—3—

тогда успешно выполняла. Но тогда проходили состязания, сегодня же было испытание мастерства и мужества. И Любовь Ивановна Белозерцева, единственная женщина на Урале — командир вертолета Ми-2, выдержала его.

В ОЖИДАНИИ прибытия пассажира из аэропорта Люба села в кресле пилота, в раскрытые створки фонаря кабины

—4—

Почему она выбрала вертолет? Люба, наверное, и сама точно не объяснит. Понравилась ей эта неуклюжая на вид, не похожая на самолет машина. В самые труднодоступные места забираются винтокрылые трудяги. Напрасно непосвященные думают, что вертолет по сравнению с самолетом — это шаг назад. Вертолет — летательный аппарат, сложный в технике пилотирования.

Наедине с небом

врывался воздух, напоенный ароматом лопнувших березовых почек и запахами согревшейся земли. И крутилась лента памяти.

Когда же она пришла в авиацию? Нет, не сразу «заболела» она небом. До этого была воспитателем в детском саду, потом несколько лет на заводе токарем-револьверщиком. На аэродром попала случайно, «за компанию». Записалась. Одолела наземную подготовку. А весной начались полеты на планерах. После первого же не могла понять: как раньше жила без неба? Четыре года Люба совмещала работу на заводе с занятиями в аэроклубе города Омска. Летала на планерах, потом освоила самолеты, но окончательно остановилась на вертолете.

Легко и просто писать сейчас об этом, а ее путь к вертолету был долгим и очень непростым. Как известно, летные училища не принимают женщин. В нашей стране достаточно мужчин, способных выполнять эту нелегкую работу. Но как быть, если встречаются среди женщин такие, как Любовь Белозерцева, для которых авиация — смысл жизни. Сколько сил, энергии и упорства понадобилось ей, чтобы закончить аэроклуб, а потом добиться зачисления в Центральную объединенную летно-техническую школу ДОСААФ!

Но она добилась и два года постигла там науку летать. Училась исключительно на пятерки. Здесь же сделала свой первый прыжок с парашютом. К концу учебы на ее

—5—

счету было уже более 30 прыжков. Через два года она с отличием заканчивает летную школу. Несколько лет работает здесь, много летает, учит летать других. Во время очередной аттестации командования записывает в ее документах: «...Летает с желанием, грамотно. Техника пилотирования отличная. Дисциплинированная, исполнительная. В сложной обстановке действует смело и уверенно. Увлекается парашютным спортом». В это же время Люба зарекомендовала себя активным комсомольским вожаком. Она секретарь комсомольской организации, член горкома ВЛКСМ. За высокие показатели в труде и соцсоревновании, за обеспечение безопасности полетов ее награждают Почетными грамотами ЦК ВЛКСМ, ДОСААФ, юбилейной медалью «За безупречный труд».

СЕЙЧАС у Белозерцевой в листке учета поощрений более двух десятков различных поощрений. Существует мнение, что среди женщин посредственных пилотов не бывает. И это закономерно — слишком много барьеров приходится им брать на пути к цели.

В 1976 году Любовь Ивановна переезжает в Свердловск. К этому времени на ее личном счету уже 2050 часов, проведенных в воздухе за штурвалом вертолета. Она переходит из ДОСААФ в гражданскую авиацию. Но сделать это оказалось нелегко. ДОСААФ — это спортивные полеты, один и тот же аэродром взлета и посадки. В гражданской авиации все значительно сложнее. Здесь нужно изучать местность, держать радиосвязь с зем-

—6—

лей, возить больных, обслуживать геологов, нефтяников.

БЕЛОЗЕРЦЕВА обращается в одну инстанцию, в другую, но отказ следует за отказом. Несколько раз ездила в Москву «на приемы», но все же своего добилась. В виде исключения ее принимают на работу в гражданскую авиацию. Потом так же, как исключение, переучивают на вертолет Ми-2 в школе высшей летной подготовки.

И вот первая и единственная на Урале командир вертолета Любовь Ивановна Белозерцева летает в уральском небе.

...На днях в Уральское управление гражданской авиации пришло ходатайство от командования Уктусского аэропорта.

Строчки приказа: «За умелые действия, высокое летное мастерство, выдержку и мужество, проявленные в сложной обстановке, командиру вертолета Ми-2 Белозерцевой Л. И. досрочно присвоить 2-й класс пилота гражданской авиации».

Закончив писать, я подумал, что каждый человек талантлив по-своему. Но обнаружить этот талант не просто. Может быть, поэтому проблема поиска места в жизни всегда была и будет. Человек, не знающий себя, не знает радости творчества, радости труда.

Любовь Ивановна нашла свое место в жизни. Она счастлива. Нелегкое у нее счастье, поэтому особенно дорогое и желанное.

Вл. САМСОНОВ (наш. внешт. корр.).

День донора

В нынешнем месяце здравпункт Курганского авиапредприятия совместно с комитетом Красного Креста провел на предприятии «день донора». 73 человека безвозмездно сдали кровь. Этому способствовала большая агитационная работа всех медработников здравпункта.

В 9 часов утра станция переливания крови начала работу. Первым, как и в прошлом году, пришел начальник АХО Н. Л. Кошкар. Активное участие приняли многие службы, но особенно хочется отметить финансовый отдел во главе с главным бухгалтером А. И. Мысовских, АТБ во главе с начальником АТБ Н. М. Зоткиным и всеми ведущими специалистами, лабораторию РЭСОС во главе с И. К. Поповым. Это был хороший подарок к Дню медицинского работника. Спасибо вам, товарищи!

Г. РЫКОВА,
заведующая здравпунктом.

Читатель — редакция — читатель

В газете «Авиатор Урала» от 8 июня под рубрикой «Тревожный сигнал» была опубликована заметка «Голодные страдания» с критикой в адрес объединенного комитета профсоюза Магнитогорского авиапредприятия.

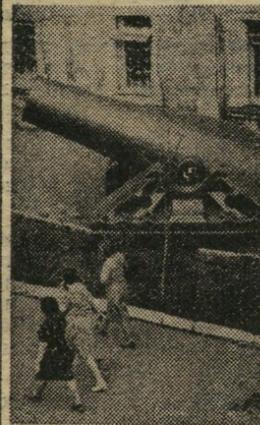
Отвечаем, что администрация аэропорта и ресторана по обоюдному договору возобновили ночное питание с 5 июня с. г.

А. ГОРБУНОВ,
председатель ОКП.

По просьбе работников аэропорта Кольцово уточняем, что новая столовая, рассчитанная на 100 посадочных мест, позволяет улучшить условия питания смен и коллективов порта.

Задание на строительство жилого дома для работников авиапредприятия передано в проектную организацию.

ПО ГОРОДАМ УПРАВЛЕНИЯ



Гости Перми спешат подивиться на царьпушку мотовилихинского изготовления. Этот гигант при испытаниях показал свои отменные качества, но на вооружение так и не был принят — пришла пора орудий с нарезными стволами...

Фото А. Нагибина.

Товарищи по работе, соседи, родные и близкие в Кольцово тепло поздравили Марию Павловну и Петра Сергеевича Шерстобитовых с полувековым юбилеем их совместной жизни.

Семья Шерстобитовых давно уже связала свою трудовую деятельность с авиацией. Это целая аэрофлотская династия.

На снимке: семья Шерстобитовых в полном составе.



ПОДЛИННЫМ экзаменом профессионального мастера явился традиционный конкурс «Лучший по профессии» в Челябинском аэропорту.

В соревновании приняли участие двенадцать девушек, добившихся этого права по итогам социалистического соревнования в 1976 году и первом квартале нынешнего года.

На «старт» вышли дежурные по регистрации билетов, дежурные по встрече и посадке пассажиров и приемосдатчики багажа.

В отличие от прошлых конкурсов сидящим в зале болельщикам предоставлялось право задавать вопросы, и они не преминули воспользоваться этим. Были и каверзные вопросы, например: «Как провезти в самолете живого медведя». И Тамара Сулова, не колеблясь, «перевезла» косолапого по всем правилам, за что и получила пятерку.

В программе были и такие темы: «История развития ГА», «Летательные аппараты 10-й пятилетки», «Развитие ГА и Челябинского авиапредприятия в 10-й пятилетке».

Организаторы конкурса позаботились об оформлении зала: множество цветов, плакаты, сувениры. Знание девушками живописи проверялось весьма оригинально: из

картины удалялся определенный компонент и среди ему подобных необходимо было найти исчезнувший. Все это надолго останется в памяти и участников, и зрителей как большой интересный праздник труда и делового соперничества.

Дом культуры поселка Аэропорт в Челябинске является базой для получения практических навыков студентами культурно-просветительных учебных заведений.

В конкурсе активное участие приняли самодеятельные артисты, а выпускница института культуры Н. Опарина и работник службы В. Драчев содержательно и интересно «дирижировали» ходом состязаний.

Алые ленты победителей получают приемосдатчица багажа Тамара Сулова, отличная работница, активная участница художественной самодеятельности, дежурная по посадке пассажиров Светлана Смелкова и дежурная

по регистрации Нина Сычева. Девушкам вручают цветы, сувениры и... право на участие в конкурсе 1978 года.

Хотелось бы отметить большую работу по организации конкурса, проведенную А. К. Курбатовой и Л. Н. Шарихиной.

Конкурс завершен, подведены итоги, стали ясны недоработки, неточности отдельных моментов в знании и трактовке должностных инструкций.

В службе отлично понимают, что конкурс не самоцель, а средство для пропаганды передовых методов обслуживания пассажиров, ибо он является составной частью общественного смотра культуры обслуживания пассажиров на воздушном транспорте.

В ходе подготовки и проведения конкурса вся служба поднялась на новую ступень в создании сервиса для авиапассажиров. Таков главный итог конкурса.

Б. Белодубровский,
(внешт. корр.)



Слева направо: Нина Сычева, Света Смелкова, Тамара Сулова.

ОБЪЯВЛЕНИЯ

СРЕДНЕУРАЛЬСКОЕ УПРАВЛЕНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ МИЛИЦИИ МВД СССР объявляет прием курсантов

в Горьковскую и Волгоградскую высшие школы МВД СССР на 1977/78 учебный год.

Школы готовят специалистов с высшим образованием для работы в органах транспортной милиции.

По окончании выдается диплом юриста и присваивается звание лейтенанта милиции.

Срок обучения 4 года. В школу принимаются лица, отслужившие срок действительной военной службы, в возрасте до 30 лет.

Курсанты обеспечиваются стипендией в размере 40 рублей в месяц, бесплатным питанием, обмундированием, общежитием. Проезд в школу бесплатный.

Вступительные экзамены проводятся в июле по программе средней школы: по русскому языку (письменно и устно), истории СССР (устно) и по одному из иностранных языков (устно).

Поступающим в школу необходимо подать заявление в Среднеуральское управление транспортной милиции (г. Свердловск, ул. Челюскинцев, 11) тел. 58-41-06, 58-41-66 или начальнику линейного отдела милиции в аэропорту.

ЕЛАБУЖСКАЯ, МОГИЛЕВСКАЯ И НОВОСИБИРСКАЯ СПЕЦИАЛЬНЫЕ СРЕДНИЕ ШКОЛЫ ТРАНСПОРТНОЙ МИЛИЦИИ МВД СССР ОБЪЯВЛЯЮТ НАБОР КУРСАНТОВ НА 1977/78 УЧЕБНЫЙ ГОД

Школы готовят специалистов со средним юридическим образованием для работы в органах транспортной милиции.

Срок обучения — два года. По окончании выдается диплом юриста и присваивается звание лейтенанта милиции.

В школу принимаются мужчины, имеющие законченное среднее образование, отслужившие срок действительной военной службы, не старше 30 лет, годные по состоянию здоровья к учебе в военных училищах.

Вступительные экзамены проводятся в сентябре по программе средней школы:

— по русскому языку и литературе (сочинение),

— истории СССР (устно).

Начало занятий с 1 октября.

Проезд в школу на экзамены бесплатный. Поступающим в школу необходимо подать заявление в Среднеуральское управление транспортной милиции (г. Свердловск, ул. Челюскинцев, 11, тел. 58-41-06, 58-41-66) или начальнику линейного отдела милиции в аэропорту.

К заявлению должны быть приложены: документ об образовании в подлиннике (учащиеся выпускного класса представляют справку об учебе), автобиография, производственная, партийная, комсомольская характеристики-рекомендации, фотокарточки размером 3x4 см.

Курсанты обеспечиваются бесплатным питанием, обмундированием, общежитием и стипендией в размере 40 рублей в месяц.

Заявления принимаются до 20 июля.



Закончилось соревнование на первенство Коми управления гражданской

Лидеры — воркутинцы

авиации по летному многоборью ГТО. На старты финальных состязаний прибыли команды авиапредприятий Воркуты, Ухты, Печоры и Сыктывкара.

Заполярные авиаторы традиционно сильны в многоборье ГТО как зимой, так и летом. И в этих соревнованиях они вновь были на высоте, не оставив своим соперникам шансов на победу. Хороший настрой, организованность и воля к победе — характерная черта команды Воркуты. И качество подготовки по комплексу ГТО у воркутин оказалась лучше. Во всех видах многоборья команда Воркутинского

авиапредприятия набрала 586 очков.

Капитану команды бортмеханику вертолета Ми-4 Юрию Жданову торжественно вручен переходящий приз Коми теркома профсоюза авиарботников, грамота и памятный вымпел. Вторыми были ухтинские, третьими — столичные спортсмены.

В личном первенстве по возрастным группам в подавляющем большинстве победителями стали воркутинцы: Любовь Нестерова — мастер аэродромной службы, Галина Тлеуз — техник АМСГ, Юрий Жданов — бортмеханик Ми-4, Галина Денисенко — воспитатель общежи-

тия, Владимир Ларьков — водитель автобазы. Лишь ухтинцу Владимиру Жижину, диспетчеру службы движения, удалось быть первым. Призеры личного первенства награждены грамотами, жетонами и ценными призами.

Соревнования показали, что в авиапредприятиях Сыктывкара и Печоры мало обращается внимания на подбор участников подобных соревнований, что приводит к нулевым оценкам выступлений некоторых участников, а отсюда и отсутствие полного зачета для команды.

Ю. ВАСЬКИН,
старший инструктор по ФИС Коми УГА.

Свердловск, «Авиатор» 20, УРАЛ

Редактор В. С. ГУРИН.

Тел. 293-461, 293-496.

НС 12803. Заказ № 6189.