

**НА МАРШЕ -
ЧЕТВЕРТЫЙ,
ОПРЕДЕЛЯЮЩИЙ**

**Авиатор
УРАЛА**

ОРГАН УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ
И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

**Навстречу
празднику труда**

Еще в феврале коллектив Челябинского авиапредприятия выступил в Уральском управлении ГА инициатором проведения коммунистического субботника, посвященного 104-й годовщине со дня рождения В. И. Ленина. Этот патристический почин был одобрен советом управления и президиумом теркома профсоюза. Его поддержали коллективы всех авиапредприятий управления.

В начале марта во всех авиапредприятиях были созданы штабы по подготовке и проведению коммунистического субботника, которые разработали детальные планы всей своей работы. Штаб управления возглавляет начальник отдела политико-воспитательной работы управления В. И. Большаков.

Первого апреля было проведено заседание штаба управления, на котором начальники штабов авиапредприятий (возглавляют их командиры или секретари парткомов предприятий) доложили о проделанной работе и готовности к проведению субботника. На заседании штаба выступили — начальник финотдела главный бухгалтер М. А. Морозова, начальник ПЭО, главный экономист Б. Г. Сивашинский, начальник штаба В. И. Большаков.

Авиарботники Урала с большим подъемом готовятся к всенародному празднику труда — Ленинскому коммунистическому субботнику.

И. КРАСУЛИН,
инструктор отдела по политико-воспитательной работе.

Еще в феврале коллектив Челябинского авиапредприятия выступил в Уральском управлении ГА инициатором проведения коммунистического субботника, посвященного 104-й годовщине со дня рождения В. И. Ленина. Этот патристический почин был одобрен советом управления и президиумом теркома профсоюза. Его поддержали коллективы всех авиапредприятий управления.

В начале марта во всех авиапредприятиях были созданы штабы по подготовке и проведению коммунистического субботника, которые разработали детальные планы всей своей работы. Штаб управления возглавляет начальник отдела политико-воспитательной работы управления В. И. Большаков.

Первого апреля было проведено заседание штаба управления, на котором начальники штабов авиапредприятий (возглавляют их командиры или секретари парткомов предприятий) доложили о проделанной работе и готовности к проведению субботника. На заседании штаба выступили — начальник финотдела главный бухгалтер М. А. Морозова, начальник ПЭО, главный экономист Б. Г. Сивашинский, начальник штаба В. И. Большаков.

Авиарботники Урала с большим подъемом готовятся к всенародному празднику труда — Ленинскому коммунистическому субботнику.

И. КРАСУЛИН,
инструктор отдела по политико-воспитательной работе.

**Совещание
авиаторов**

Два дня продолжалось Всесоюзное совещание работников наземных служб в Свердловске.

На нем присутствовало более 200 представителей управлений гражданской авиации страны, министерства ГА.

С докладом об итогах выполнения плана капитального строительства и ремонта выступил заместитель министра гражданской авиации Л. С. Свешников.

Участники совещания всесторонне обсудили основные положения проекта плана капитального строительства в гражданской авиации на 1976 — 1980 годы, вопросы планирования и финансирования в капитальном строительстве. В своих выступлениях участники совещания внесли много ценных предложений, которые будут рассматриваться в министерстве,

подвергли критике некоторые существующие ныне организационные положения.

На совещании выступили зам. начальника ЗСУ ГА по наземным службам С. С. Карцев, зам. начальника Каз. УГА по наземным службам Г. К. Ниязов, начальник окса Ук УГА, заместитель начальника Уральского управления ГА по наземным службам М. А. Терентьев.

На третий день было проведено инструктивно-методическое занятие по организации безопасного движения спецавтотранспорта на аэродроме и правилам подъезда к самолетам.

В заключительном слове заместителя министра гражданской авиации Л. С. Свешникова было отмечено, что совещание прошло деловито, на хорошем уровне.

**УКАЗ
ПРЕЗИДИУМА ВЕРХОВНОГО СОВЕТА СССР
о награждении орденами и медалями СССР
рабочих и инженерно-технических
работников предприятий и организаций
Министерства гражданской авиации СССР**

- СВЕРДЛОВСКАЯ ОБЛАСТЬ
ОРДЕНОМ ЛЕНИНА**
- Д. И. Шурло — пилота-инструктора.
- ОРДЕНОМ ТРУДОВОГО
КРАСНОГО ЗНАМЕНИ**
- К. Е. Батина — авиатехника, бригадира авиационной базы.
- А. Я. Берсенева — старшего диспетчера аэропорта.
- Б. С. Захарова — пилота-инструктора.
- В. П. Козина — командира корабля.
- Ю. В. Курашова — командира авиаэскадрильи.
- И. Е. Машкинского — заместителя начальника управления гражданской авиации.
- Г. И. Кучугурного — слесаря-сборщика завода.
- ОРДЕНОМ «ЗНАК ПОЧЕТА»**
- В. З. Григорьева — командира вертолета.
- А. С. Кононовича — штурмана.
- Н. И. Кудряшова — начальника отдела управления гражданской авиации.

- В. Т. Лихачева — авиатехника, бригадира авиационно-технической базы.
- Л. И. Соломатова — бортмеханика.
- А. П. Шевченко — мастера завода.
- МЕДАЛЬЮ «ЗА ТРУДОВУЮ
ДОБЛЕСТЬ»**
- П. Д. Дмитриева — авиатехника, бригадира авиационно-технической базы.
- А. Н. Жданова — бульдозериста строительного-монтажного управления.
- Г. В. Лагунова — слесаря аэропорта.
- МЕДАЛЬЮ
«ЗА ТРУДОВОЕ ОТЛИЧИЕ»**
- М. П. Князева — бортрадиста.
- Н. А. Соловьева — бортмеханика.
- Н. С. Тихонькова — шофера автобазы.
- В. П. Фомина — механика завода.
- А. Л. Холмова — радиотехника, бригадира авиационно-технической базы.

**ПОЛИТИЧЕСКОЕ И ЭКОНОМИЧЕСКОЕ ОБРАЗОВАНИЕ —
ПЕРЕДОВОЙ РУБЕЖ ИДЕОЛОГИЧЕСКОЙ РАБОТЫ**

28—29 марта в Москве проходил семинар-совещание заведующих кабинетами политического просвещения управлений и предприятий гражданской авиации.

Совещание открыл начальник управления по политико-воспитательной работе МГА Г. И. Полежаев.

С докладом выступил начальник отдела политико-массовой работы А. П. Молодцов. Отметил роль и значение кабинетов политического просвещения в воспитании личного состава в формировании марксистско-ленинского мировоззрения у авиарботников.

А. П. Молодцов отметил, что координирующим центром всей идеологической работы в управлениях являются кабинеты политического просвещения.

Много в докладе было сказано о значении кабинетов политиче-

ского просвещения на общественных началах, об их роли в организации экономического и политического просвещения авиарботников.

С интересом прослушали участники семинара выступления заведующего кабинетом политического просвещения на общественных началах аэропорта Минеральные Воды.

Начальник центрального планово-экономического управления, член коллегии МГА Г. А. Парсегов выступил перед участниками совещания с анализом выполнения производственного плана 1973 года и осветил задачи на 1974 год.

Интересным был второй день семинара: Поездка в Шереметьево, знакомство с работой кабинета политического просвещения ЦУМВС.

**СОБЫТИЯ
ФАКТЫ**

**Заседание
совета**

Состоялось заседание совета Уральского управления гражданской авиации.

На повестке дня стояли вопросы о состоянии работы с кадрами в свете требований XXIV съезда партии, о создании штаба по организации социалистического соревнования между комсомольско-молодежными экипажами сельскохозяйственной авиации, о состоянии охраны труда, техники безопасности и мерах по устранению производственного травматизма в Ижевском авиапредприятии.

На заседании выступили с докладами работники УрУ ГА А. Ф. Чернышов, И. С. Воробьев, С. П. Дегтев, И. А. Гилев.

В заключение начальник УрУ ГА В. А. Уткин информировал совет о решении коллегии МГА от 22 марта 1974 года.

Планы кировчан

Кировчане продолжают готовиться к «красной субботе». Разработка предстоящих мероприятий проводится с учетом того, что, как и прежде, часть авиаторов 20 апреля будет трудиться на своих рабочих местах. Другие будут заниматься благоустройством территории.

А в самом Кировском авиапредприятии будет, если позволит погода, проводиться озеленение.

По примеру прошлых лет, в лесничестве будут заготовлены саженцы — около полутысячи берез. Весну Кировский аэровокзал встретит в зеленом наряде.

В. КОЛЧИН.

**К субботнику
ГОТОВЫ**

На заседании штаба по проведению коммунистического субботника запланирован выход 2419 человек. Планируется экономический эффект «красной субботы» в 8530 рублей.

А. ВЛАСОВ,
заместитель командира по политико-воспитательной работе Челябинского авиапредприятия.



На снимках: 1. В зале заседания; 2. Выступает заместитель министра гражданской авиации Л. С. Свешников. Фото В. СТЕПАНОВА.



Договор

о социалистическом соревновании между коллективами службы движения Уральского и Приволжского управлений гражданской авиации

В ответ на Обращение ЦК КПСС к партии, к советскому народу и постановление ЦК КПСС, Совета Министров СССР, ВЦСПС и ЦК ВЛКСМ «О Всесоюзном социалистическом соревновании работников промышленности, строительства и транспорта за досрочное выполнение народнохозяйственного плана на 1974 год», с целью значительного улучшения качества УВД и ликвидации предпосылок к летным происшествиям мы, работники службы движения Уральского управления ГА, берем на себя следующие социалистические обязательства:

2. Тщательно анализируя метеорологическую обстановку на трассах, на аэродромах вылета и посадок, а также на запасных аэродромах, всемерно содействовать продвижению рейсов по расписанию. Сокращать время нахождения самолетов на земле с работающими двигателями, тем самым содействовать выполнению государственного плана и достижения регулярности отправления самолетов по управлению не ниже 89 процентов.

3. Проведением широкой разъяснительной и воспитательной работы среди работников службы движения:

а) к концу 1974 года обеспечить внедрение в службах движения всех предприятий «Системы бездефектного труда»;

б) исключить случаи нарушения трудовой дисциплины;

в) обеспечить строгое соблюдение морального кодекса строителя ком-

мунизма всеми работниками службы движения.

4. Постоянно совершенствуя качество взаимодействия между аэропортами, службами внутри предприятия, а также с контролирующими органами, не допускать случаев нарушений установленных режимов полетов.

5. Изучать, обобщать передовые методы работы диспетчеров, руководителей полетов и распространять их в коллективах службы движения предприятий.

6. Продолжать социалистическое соревнование среди работников службы движения предприятий за звание «Лучший работник УВД».

Обращаемся к работникам служб движения предприятий Приволжского управления ГА поддержать настоящий договор о социалистическом соревновании на 1974 год.

Договор обсужден и принят на совещании ра-

ботников службы движения Уральского управления ГА 13 марта 1974 года.

Начальник отдела движения Уральского управления ГА — Н. И. КУДРЯШОВ. Герой Социалистического Труда — старший диспетчер ДСУ — А. КОСТРЫКИН. Секретарь партбюро службы движения аэропорта Кольцово — И. ЛЫЛОВ. Председатель МК службы движения аэропорта Челябинск — Ф. АЛАДЬЕВ. Зам. начальника Магнитогорского аэропорта по движению — Л. КОНДРАТЬЕВ. Председатель МК службы движения аэропорта Пермь — М. ДРЕМИН. Секретарь партбюро службы движения аэропорта Киров — Д. ШАБАЛИН.



НА СНИМКЕ: АН-2 В ПОЛЕТЕ.

Семинар в Кирове

Однодневный семинар партийных работников транспортных предприятий города состоялся в Кирове. Он организован Ленинским райкомом партии на базе Кировского авиапредприятия.

В нем принимали участие более восьмидесяти представителей партийной организации железнодорожного автотранспортного и авиационного предприятий.

Участники семинара обменялись опытом работы. Был прочитан ряд докладов: «Воспитание молодых коммунистов», «Организация партийной информации и контроль за выполнением принятых решений», «Практика подготовки партийных собраний».

После окончания семинара его участники ознакомились с работой партийной организации авиапредприятия.

Н. БОЛОТИН.

Идет подготовка к выборам

Начал работу агитационный пункт в Челябинском авиапредприятии по подготовке к выборам в Верховный Совет СССР.

На здании кинотеатра, где размещен агитпункт, — Указ Президиума Верховного Совета о предстоящих выборах, календарь выборов, план работы агитпункта на апрель.

План включает в себя более десяти различных мероприятий. Здесь будут проходить лекции, беседы на международные, юридические, медицинские темы, встречи по интересам.

Заведующей агитпунктом назначена Е. П. Дорохова, член партии, имеющая большой опыт агитационной работы.

В. БЕЛЯЯ, секретарь парткома.



Судьба — в авиации

В Челябинском авиапредприятии работают около двадцати подростков, ребят и девушек, которые после окончания восьми классов по каким-то причинам не смогли продолжить образование.

С ними проводится большая воспитательная работа. Они прикреплены к опытным специалистам, рабочим-наставникам.

Недавно в парткоме состоялся откровенный разговор с этими ребятами. Им задавали вопросы о дальнейшем жизненном пути.

Большинство подростков решили связать свою судьбу с авиацией. Двое собираются поступать в летное училище, другие хотят работать в службе РИС, авиатехнической базе.

Р. ТОЛОВ.

Путевки наставникам

За активную работу с молодежью двум авиаторам-наставникам — авиатехнику А. С. Кукареке и старшему диспетчеру грузового склада Г. А. Семенову вручены путевки на поезд «Челябинский наставник». Его маршрут — по городам, где жил и работал В. И. Ленин.

Уфа — Ульяновск — Казань — Ленинград.

Этот поезд — своего рода постоянно действующий семинар наставников. В пути его «пассажиры» будут обмениваться опытом работы, слушать лекции. В конце маршрута, в Ленинграде, челябинцев ждет встреча со своими коллегами — наставниками молодежи города.

Л. ИВАНОВ.

У приволжских авиаторов

УСПЕХИ ОКРЫЛЯЮТ

Из года в год досрочно выполняются государственные планы перевозок пассажиров, почты и груза в Пензенском предприятии. Тринадцать лет оно работает безаварийно, с каждым годом наращивая темпы производительности труда.

Вот и в 1973 году было перевезено 375 тысяч пассажиров, 5260 тонн почты и груза. По итогам работы авиапредприятия за третий квартал прошедшего года пензяки получили третью денежную премию министерства и ЦК профсоюза авиарботников, а по итогам Всесоюзного социалистического соревнования за четвертый квартал — вторую денежную премию. За достигнутые результаты коллектив предприятия поздравил министр гражданской авиации Б. П. Бугаев и председатель ЦК профсоюза авиарботников В. А. Зуев.

Пензенскому аэропорту присвоен второй класс. Система посадки оснащена более совершенным радиолокационным и светотехническим оборудованием. Это дало возможность принимать в аэропорту самолеты первого класса: ИЛ-18, ТУ-124, ТУ-134, ТУ-154.

Лучшие работники всех служб предприятия, ведущие социалистического соревнования награждены денежными премиями. Многие авиаторы представлены к награждению знаками «Победитель социалистического соревнования 1973 года», «Отличник Аэрофлота», а особо отличившиеся — правительственными наградами.

Несмотря на неблагоприятные погодные условия, производственный план первых месяцев определяющего года пятилетки выполняется. Это успех всех служб, которые своим добросовестным трудом вносят вклад в ответ на Обращение ЦК КПСС к партии, к советскому народу — дать продукции больше, лучшего качества, с меньшими затратами.

А. ТИХОНОВ, диспетчер отдела перевозок Пензенского аэропорта.

КИТ в аэровокзале

КИТ — это комплект информационных таблиц для обеспечения оперативной справочной информацией авиапассажира. Установлен он в аэровокзале над регистрационными стойками и должен значительно улучшить средства информации. Теперь, если даже в шуме аэровокзальной суеты и работающих двигателей самолетов пассажир не услышит объявления по радио, то он его увидит. На черном фоне табло на расстоянии

ОДИН из многих обычных рейсов Казань — Бегишево. Не совсем обычными были только цель полета и пассажиры — руководители почти всех служб Казанского аэропорта и корреспонденты республиканских газет. А вызван такой по-

ТУ-134 в Бегишево

лет прибытием в аэропорт Бегишево самолета ТУ-134.

Еще совсем недавно небольшой аэропорт, один из тех, которые принято называть местными, стал аэропортом третьего класса и сейчас готовится принимать самые современные воздушные лайнеры.

— Это, пожалуй, единственный случай, — сказал руководитель Казанского предприятия гражданской авиации В. Н. Хусанов, — когда аэропорт третьего класса принимает самолеты первого класса.

Прибывшие специалисты из Казани и Куйбышева должны проверить готовность всех служб и объектов к приему «первенца» и дать заключение о возможности регулярных полетов данного типа самолетов в Бегишево.

...И вот ТУ-134, один из семейства стремитель-

ных «ТУ», бежит по полосе. Дежурные дарят членам экипажа командира корабля Г. И. Грязнова цветы. И снова — взлет. На борту — комиссия, представители организации, которая в короткий срок построила аэропорт Бегишево, корреспонденты. Под

плоскостью лайнера — корпуса Камского автогиганта нефтекомбината, шинного завода, многоэтажные корпуса жилых массивов Нижнекамска и Набережных Челнов.

Наш рейс — технический. Но скоро самолет ТУ-134 доставит своих первых пассажиров из Бегишево в московский аэропорт Шереметьево, где они, пересев на специально состыкованный по времени межконтинентальный лайнер ИЛ-62, возьмут курс на Нью-Йорк.

Комиссия признала аэропорт Бегишево, по устранению некоторых недостатков, годным к приему самолетов ТУ-134. В этом году на них будут выполняться рейсы в Москву, Ленинград, Харьков, Симферополь, Горький, Куйбышев.

Л. ТУМБИНСКАЯ, старший диспетчер Казанского горгагентства.

до 30 метров хорошо читается текст информации, набранный белым шрифтом.

Объявляется регистрация на рейс. Об этом оповестит диктор по радио, и дополнительно над каждой стойкой, легко перелистывая «лепестки» электромеханического индикатора, та же информация появляется на табло. Передает ее дежурная с пульта управления.

Полная смена информации на одном табло не превышает 30 секунд.



ПО АЭРОФЛОТУ
Прямая
трасса

Между Москвой и Воркутой налажено прямое воздушное сообщение. Ранее полет в этот северный город производился с пересадкой пассажиров в Сыктывкаре и длился поэтому более шести часов. Теперь авиационные пассажиры, вылетающие из Внуково, через три часа тридцать пять минут прибывают в аэропорт Воркута.

Рейс выполняется ежедневно, стоимость билета прежняя.

Для афганских авиаторов

На стоянках Ростовского аэропорта появились два самолета ЯК-40 с необычной бортовой маркировкой, обозначающей принадлежность воздушных судов авиакомпании «Бохтар Афгана Аэрлинес».

Это событие так прокомментировал начальник Ростовской АТБ А. С. Умитбаев: «Самолеты ЯК-40, приобретенные Афганистаном через внешнеторговое объединение «Авиаэкспорт», успешно эксплуатируются на внутренних пассажирских авиалиниях. Но достаточного опыта технического обслуживания этого самолета еще не приобретено афганскими авиаторами. Вот они и прибыли к нам за помощью».

Пилоты и инженеры Шах Вали Кокан, Мухамед Рафик Насик и Мустафа Таир дали высокую оценку советскому самолету. Здесь афганские авиаторы окончили учебные заведения гражданской авиации.

«Комсомольская правда».

ЖЕНЩИНЫ - ПИЛОТЫ у нас не так уже мало: конечно, по сравнению с представителями «сильного пола» их гораздо меньше: десяток какой-нибудь. Летают они на АН-2, ПО-2...

Луиза Владимировна Фукалова, пожалуй, единственная женщина в Уральском управлении гражданской авиации, летающая на турбовинтовом самолете АН-24 в качестве пилота. Она работает в Пермском авиапредприятии. За ее плечами двадцать восемь летных лет. Начинала она тоже с «маленьких» самолетов. Впрочем, лучше пусть она сама расскажет.

— Расскажите, пожалуйста, Луиза Владимировна, как вы попали в авиацию? Не знаю, приедем ли это в вашем случае, но обычно начинают с детства...

— С детства, так с детства. Бабушка вела меня по проселочной дороге, и я впервые близко увидела самолет ПО-2... Он летел так низко, что видны были все буковки. Это — «первое знакомство». Позднее вырезала самолетик на елку, слушала рассказы о смелых летчиках — время было военное. Но этот детский восторг еще ничего не значит. Спустя несколько лет, когда я училась на третьем курсе пединститута, мне на глаза попалось объявление: открывшийся в Перми аэроклуб объявлял о наборе курсантов. Я записалась в парашютную секцию. Но и это, может быть, всего лишь случай... После окончания пединститута и двух лет учебы, в аэроклубе документы мои попали в Центральный совет ДОСААФ, набиравший курсантов в Саратовскую летную школу. Шансов у меня не было никаких: принимали до 21 года, а мне уже исполнилось двадцать один. И тут мне удивительно повезло: тогда речь шла о подготовке инструкторов с высшим педагогическим образованием, а оно у меня было. Так я стала курсантом летной школы, впереди ждала меня новая специальность: ин-

структор летчик-парашютист.

— Вы не помните, какой был конкурс? Большой, да? Я спросила потому, что то, что вы рассказали, похоже на сплошное везение. А ведь, если вдуматься, совсем нет. Выпади любое из этих звеньев — занятия в аэро-

«Самолеты сами не летают...»

клубе, высшее образование и даже бумажные самолетик в детстве — и летная биография могла не состояться. Итак, вы стали инструктором.

— Да, и работала потом в Пермском аэроклубе. Летала на ЯК-12, была командиром на АН-2. Окончила школу высшей летной подготовки и стала пилотом на АН-24.

— Вас безоговорочно приняли в качестве пилота?

— Н-не совсем... Первый же начальник аэропорта, к которому я обратилась по поводу работы в Аэрофлоте, заявил мне так: «По мне лучше пусть самый худой мужик летает, чем самая хорошая женщина». Но это мнение не все разделяют. Я знала командира эскадрильи, у которого в подчинении было восемь женщин-пилотов, правда, это было в учебном центре. Он был очень доволен безотказной и добросовестной работой своих летчиц.

— Есть ли какие-то чисто женские качества, «работающие» на вашу профессию? Более пристальный хозяйский взгляд, что ли?...

— Не сказала бы. Ответственность настолько велика, что перед ней все равны. Пилот начинается на земле, и любой пилот проверяет параметры двигателя и работу приборов — здесь ни преимуществ, ни различий. Так же и в обстановке «наверху» — у меня

нет никаких привилегий и оснований что-то забыть или упустить.

— Традиционный вопрос об особых случаях, таким образом, опускается?

— Какой потолок у вашего АНА?

— 8000 метров. Но мы летаем до 6000 — самые удобные рабочие высоты.

— Вы летаете много и в любую погоду. Может быть, как-то по-другому видите землю, чем мы, пассажиры?

— Да нет, на этой высоте — так же. Слово карту расстелили — все плоско, необъемно. В этом смысле приятнее летать на АН-2: с него и людей увидишь, и полянки в лесу, даже цветы можно разглядеть.

— Могли бы вы назвать отличительное качество вашей машины?

— Очень шумная. Я была в кабине ТУ-134, например, там тишина полнейшая. А про АН-24 сами летчики рассказывают анекдот: диспетчер спрашивает пилота, видит ли он АН, идущий в соседнем эшелоне, а тот отвечает: «Не вижу, но слышу».

— Летчикам чувство юмора тоже не изменяет, а?

— Наш юмор иногда настолько узко профессионален, что требуется долгий перевод.

— Какую черту характера в женщине вы считаете самой главной?

— Доброту, безуслов-

ной и слабый не пойдет. — А не было ли у вас в парашютной практике интересных случаев? — Моя «парашютная биография» ярче летной. Был день — счастливый день, когда я сделала три прыжка. Тогда еще начальник аэродрома хотел милостиво отстранить меня от прыжков по случаю 8 Марта. Но как же! Я ради праздника целых три парашюта притащила... Он ворчал: «Не знаешь, чем угодить этим женщинам!» Был несчастный день, когда на 216-м прыжке порвала связки в коленном суставе. Профессор, лечивший меня, говорил: «Отпрыгалась... Скажи спасибо, что по улице с палочкой будешь ходить». Потом мы с ним в Сочи встретились случайно. «Ну, как? — спрашивает. — Где вы сейчас работаете?» «Да летаю, — говорю, — все по-прежнему». «И прыгаете?!» «И прыгаю». Есть в моей жизни любопытные две даты... 6 июня 1952 года в семь утра я сделала первый свой прыжок с парашютом. Спустя двенадцать лет, тоже 6 июня, в семь утра, был последний — 550-й.

— Вам много в жизни встречалось хороших людей? — Не обидела судьба. Во-первых, это мой последний экипаж: командир Николай Васильевич Тупицын, механик Вячеслав Петрович Поляков, они уже много лет летают вместе, в работе абсолютная слаженность — одно удовольствие с ними летать. Дальше вспоминается инструктор по укладке парашютов Николай Емельянович Столетний — ему уже шестьдесят, а он все работает: сейчас обучает парашютистов лесной охраны. Вообще я должна сказать о парашютистах — это совершенно особый народ. Прыгать с парашютом, оторваться от самолета и лететь на этой тряпочке — это сложнее, чем водить самолет: пло-

хой и слабый не пойдет.

— А не было ли у вас в парашютной практике интересных случаев?

— Моя «парашютная биография» ярче летной. Был день — счастливый день, когда я сделала три прыжка. Тогда еще начальник аэродрома хотел милостиво отстранить меня от прыжков по случаю 8 Марта. Но как же! Я ради праздника целых три парашюта притащила...

Он ворчал: «Не знаешь, чем угодить этим женщинам!» Был несчастный день, когда на 216-м прыжке порвала связки в коленном суставе. Профессор, лечивший меня, говорил: «Отпрыгалась... Скажи спасибо, что по улице с палочкой будешь ходить». Потом мы с ним в Сочи встретились случайно. «Ну, как? — спрашивает. — Где вы сейчас работаете?» «Да летаю, — говорю, — все по-прежнему». «И прыгаете?!» «И прыгаю». Есть в моей жизни любопытные две даты... 6 июня 1952 года в семь утра я сделала первый свой прыжок с парашютом. Спустя двенадцать лет, тоже 6 июня, в семь утра, был последний — 550-й.

— Мне уже это говорили: «Чего тебе не сидится, другой бы близко не подошел к самолету...» А то и не сидится, наверно, что самолеты сами не летают? Ведь так? — Остается согласиться. Что желают пилотам перед рейсом — чистого неба, это будет правильно? Тогда позвольте вам пожелать его, Луиза Владимировна.

Беседу вела
Н. ШИРОКОВА.

В ОТВЕТ НА ПРИЗЫВ ПАРТИИ

В МОСКВЕ прошел VI пленум ЦК профсоюза авиастроителей, обсудивший вопросы: о задачах профсоюзных организаций и хозяйственных руководителей предприятий и организаций авиастроения в связи с обращением Центрального Комитета КПСС к партии, к советскому народу и постановлением ЦК КПСС, Совета Министров СССР, ВЦСПС и ЦК ВЛКСМ «О Всесоюзном социалистическом соревновании работников промышленности и транспорта за досрочное выполнение народнохозяйственного плана на 1974 год» и о стоянии и мерах по дальнейшему улучшению культуры обслуживания пассажиров в авиапредприятиях Ленинградского управления гражданской авиации. С докладами выступили председатель ЦК профсоюза В. А. Зуев, заместитель начальника Ленинградского управления гражданской авиации Л. В. Агошин, пред-

седатель Северного территориального комитета профсоюза Г. А. Букин. Интересный почин родился в начале 1973 года в Северо-Кавказском управлении гражданской авиации. С ним выступил экипаж А. Кулакова из 2-го Краснодарского авиапредприятия, который решил выполнить пятилетку за четыре с половиной года. Почин был одобрен Северо-Кавказским территориальным комитетом профсоюза. 250 экипажей подхватили и развили его, 50 из них выполнили годовой план еще в октябре. А недавно, в ответ на обращение ЦК КПСС к партии, к советскому народу, экипаж А. Кулакова пересмотрел свои обязательства и принял повышенные: «Пятилетку — в 4 года!» Сейчас он работает в счет апреля 1975 года. Это лишь один из многих положительных примеров, начальных на Пленуме. Немало добрых слов было сказано о творческой ак-

тивности, о добросовестном подходе к своему делу авиастроителей, успешно осуществляющих намеченный партией курс на дальнейшее улучшение работы воздушного транспорта. Третий, решающий год пятилетки ознаменован ударным трудом авиастроителей. По инициативе коллективов Западно-Сибирского, Белорусского управлений, завода № 402 ГА и ряда других они повсеместно развернули социалистическое соревнование и внесли свой вклад в развитие экономики страны. План по пассажирообороту, по общему объему перевозок в 1973 году перевыполнен. Услугами Аэрофлота воспользовались свыше 84 миллионов пассажиров. Объем работ по применению авиации в народном хозяйстве возрос по сравнению с 1972 годом на 10 процентов.

[Окончание в № 14].

Люда Минина считает, что ей очень повезло со школой — она училась в четырнадцатой школе города Сыктывкара. В этой школе уже несколько лет существует клуб юных авиаторов «Ракета». В ней частыми гостями бывают работники Сыктывкарского авиапредприятия. От них Люда впервые услышала о профессии — стюардесса. И не только узнала, но и познакомилась с работой девушек этой профессии.

Когда Люда кончала десятый класс, она уже не колебалась в выборе будущей профессии, желание было одно — только в небо.

Благодаря ее настойчивости, упорству, мечта девушки сбылась — вот уже два года она работает стюардессой. По словам Люды, ей сейчас эта профессия стала еще больше нравиться. А когда человек любит свою профессию, она ему платит тем же.



Люда считается одной из лучших стюардесс республики. Это она подтвердила и на республиканском телевизионном конкурсе бортпроводниц, получив самый почетный приз — приз телезрителей.

В. ШУЛЬГИН,
наш нешт. корр.

На службе безопасности полетов

Какая сегодня погода?

Мы сегодня часто говорим, что в будущем авиация станет всепогодной, что в любое время дня и ночи в небо беспрепятственно будут подниматься воздушные корабли и приземляться в самых сложных метеорологических условиях. Но для этого прежде всего нужна исчерпывающая информация о происходящих в атмосфере процессах. Пока она довольно ограничена. И метеорологи, предсказывая погоду, нередко ошибаются.

Оснащение метеорологи новыми радиотехническими средствами наблюдений, метеорологическими спутниками позволило установить новые, до недавнего времени неизвестные факты из жизни ат-

мосферы и объяснить многие происходящие в ней явления. Практическое же применение современного оборудования в аэропортах оказывает заметное влияние на повышение регулярности полетов в гражданской авиации.

Старший инженер метеорологического радиолокатора, установленного в аэропорту «Пулково», положила на стол пачку фотоснимков. На темном фоне белые пятна, закрученные в спирали, причудливые и легкие, — эти снимки

сделаны телевизионной камерой из космоса и с борта искусственного спутника переданы на Землю, — комментирует Р. М. Зражевская. — Телевизионный глаз способен детально рассмотреть облачный покров на расстоянии в тысячу километров. По этому снимку можно судить, что сплошная облачность покрывает несколько сот квадратных километров. Искусственный спутник Земли в данном случае выполняет работу сотен наблюдате-

лей-метеорологов. Несколько раз в сутки принимается фотонформация со спутников, и на стол синоптиков ложатся фотомонтажи облачного покрова не только над Ленинградской областью, но и над окружающей ее территорией. Они существенно дополняют информацию об облачных полях, которую дают метеорологические локации.

— Пока в аэропорту «Пулково» нет аппаратуры, которая бы принимала телевизионные изобра-

жения облачного покрова, — говорит начальник АМСГ аэропорта Т. И. Михайлова. — Но в ближайшее время она будет установлена. Уже получен комплект, остается только смонтировать. Что даст эта автоматизация сбора метеорологической информации? Главное — повысится безопасность полетов. К минимуму сведутся ошибки при прогнозировании, уменьшатся возвраты самолетов по метеословениям, которые

МРЛ «видит» только в радиусе около 300 километров. Он дает достаточно полную информацию в своем районе. Но радиус действия самолетов гораздо больше, и для того, чтобы точно «дать погоду» по трассе, приходится перерабатывать огромное количество информации. С вводом в строй аппаратуры, которая будет принимать телевизионные изображения облачного покрова, повысится оперативность работы службы АМСГ и, значит, повысится безопасность полетов.

А. БОЛЬШАКОВ.
«Правда».

900 РУБЛЕЙ В ФОНД ПЯТИЛЕТКИ

Авиаторы Курганского авиапредприятия откликнулись на призыв — провести Ленинский субботник 20 апреля. Информация о субботнике доведена до каждого работника. Проведены во всех подразделениях беседы, на которых раскрыта политическая и экономическая значимость субботника.

Сейчас в предприятии создан оперативный штаб субботника, который детально разработал план подготовки к празднику труда.

Планируется в результате ударного труда перечислить в фонд девятой пятилетки 900 рублей. Ряд рейсов в этот день будет выполнен на сэкономленном топливе.

ИСТОРИЯ:

Авиация и марка

В ОЗДУШНОМУ Флоту СССР посвящены не только значительные произведения литературы и искусства, но и графика малых форм — марки. Пожалуй, из всех видов транспорта и связи наш Воздушный Флот представлен в советской филателии наиболее полно. Первая марка воздушной почты была выпущена в 1922 году, к пятой годовщине Великого Октября, в связи с открытием в нашей стране первой международной авиалинии Москва—Кенигсберг (Калининград) — Берлин.

9 февраля 1923 года был учрежден совет по гражданской авиации. Эта дата считается днем рождения гражданской авиации (Аэрофлота) в нашей стране. В том же году был построен первый отечественный трехместный пассажирский самолет АК-1 конструкторов В. А. Александрова и В. В. Калинина. Ле-

том 1924 года он обслуживал авиалинию Москва—Нижегород, а в 1925 году принял участие в перелете Москва—Пекин. В эти же годы появляются самолеты А. Н. Туполева — АНТ-2, АНТ-3, АНТ-6, АНТ-9. Затем создаются всемирно известные самолеты АНТ-14 «Правда» и АНТ-20 «Максим Горький», а также самолеты ПС-9, Сталь-2, К-5, ПО-2 и др.

10-летие гражданской авиации (1923—1933 гг.) было ознаменовано в филателии выпуском серии из 5 марок художников Н. Борова, Г. Зимского и И. Ганфа с изображением самолета АНТ-9.

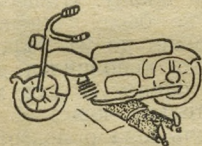
Марки авиачеты запечатлели дирижабли «СССР», «Ленин», «Ворошилов», «Правда», эпизоды и героев спасения челюскинцев в 1934 году (художник В. Завьялов). Многие из них завоевали мировое признание в филателии.

Выпускались марки авиачеты и в суровые годы Великой Отечественной войны. Так, в 1944 году в свет вышла серия из трех марок, посвященная памяти советских стратонавтов И. Д. Усыкина, А. Б. Васенко и П. Ф. Федосеевко.

Бурное развитие советской авиации в последние годы тоже нашло достойное отражение в советской филателии.

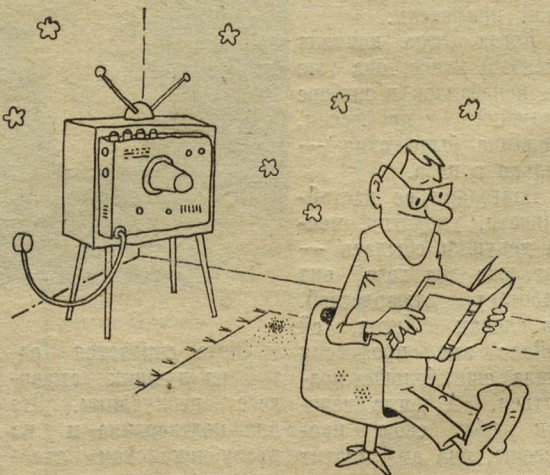
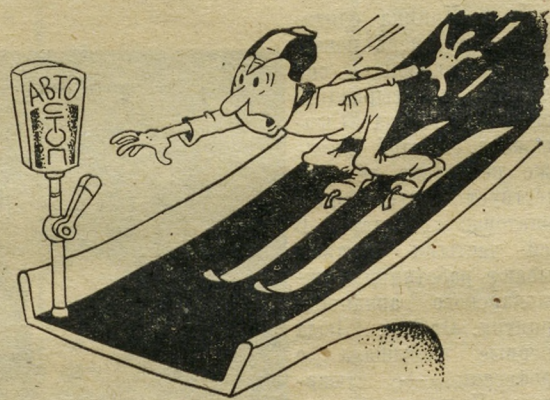
Интересной в познавательном и художественном смысле является серия из пяти марок выпуска 1965 года (художник В. Завьялов), рассказывающая о таких самолетах, как ТУ-134, АН-24, АН-22, и серия из восьми марок выпуска 1969 года (художник А. Аксамит), показывающая развитие гражданской авиации СССР от первенцев АНТ-2 и ПО-2 (У-2) до флагмана Аэрофлота ИЛ-62.

Улыбки художника



Этот выпуск традиционной рубрики мы посвящаем «дню смеха» — 1 апреля.

Подготовили его В. Ашмарин и Ю. Коршев.



ЭТО интересно

КНИГА ДЛЯ ПОДВОДНОГО ЧТЕНИЯ

Английский натуралист Питер Скотт работает над созданием первой в мире водостойкой книги. Это справочник ихтиолога. Он будет напечатан на специальной полиэтиленовой бумаге, чтобы любители подводного плавания могли наводить справки о рыбах, которых они встречают под водой.

ЮМОР

Авторитет

Вызвал меня шеф и сказал:—Ну и жарится... Я поддакнул. Он говорит: — Стоило бы искупаться...

Я согласился. — Вот поэтому-то я вас и вызвал. Вы тайны хранить умеете!

— Как лев,—отвечаю. — Это хорошо. Я дам вам специальное задание. Видите ли, я не могу показаться на людях в одних трусах, понимаете!

— Понимаю. Директор без брюк — это анархия. Никакого авторитета, развал производства.

— Вот именно. Поэтому вы будете стоять на берегу, а если кто подойдет, свистнете три раза. Свистеть-то умеете!

— В школе умел.

— Ничего, стаж засчито. Да, стоять вы будете с закрытыми глазами.

— Но я же тогда ничего не увижу!

Начальник задумался. — Хорошо, — решил он, — глаза у вас будут открыты, но стоять я вас поставлю спиной к берегу, должен же я беспокоиться о вашем моральном облике!

— Не беспокойтесь, я и сам боюсь деморализации.

Пошли мы на речку. Начальство к берегу, я — в кусты. Слышу, сзади что-то хлопнуло, ну, думаю, шеф уже в воде. Стою я и осматриваюсь. Никого. Час стою. В кустах что-то зашуршало. Смотрю—шеф в трусах. Я свистнул три раза.

— Успокойтесь, это я, — говорит шеф.

— Дураков нет. Я признаю начальство только в костюме.

— А... у меня украли его. Вы вора не видели!

— Вора! Нет. Я же стоял спиной к берегу.

Славомир МРОЖЕК

Я исполнительный, шеф! — Никакого шефа, я сейчас не начальство, понятно!

— Это я по привычке. А как же мне называть вас, ше... извините, опять вырвалось.

— Зовите просто П.

— Что будем делать, П!

— Вы одолжите мне свою одежду.

— А я!

— Вы сами пойдете голым. Авторитета у вас и так нет. — Невозможно, П! Если вы передо мной будете одеваться, то станете шефом и я деморализуюсь. Либо вы потеряете свое инкогнито, либо свой авторитет.

— Послушайте, — сказал шеф, — есть выход: вы даете мне свой костюм, я теряю авторитет, вы деморализуетесь, а завтра я увольняю вас по собственному желанию. Понятно!

Я начал молча стаскивать с ног ботинки.

Журнал «Шпильки».

Перев. С. АШМАРИНА.



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

За редактора В. ЧЕРНОВ.

НС 12344. Заказ № 7871.

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