

**НА МАРШЕ-
ЧЕТВЕРТЫЙ,
ОПРЕДЕЛЯЮЩИЙ**

Авиатор УРАЛА

ОРГАН УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ
И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

Главное — безопасность полетов

Начинание движенцев Магнитки

К переходу на систему бездефектного труда при управлении воздушным движением движенцы Магнитогорского предприятия готовились тщательно. Для выработки «Положения о системе бездефектного труда при УВД» была создана комиссия, в состав которой вошли опытные диспетчеры и руководители полетов. Председателем комиссии был назначен заместитель начальника аэропорта по движению Л. И. Кондратьев.

Проект «Положения» обсуждался во всех сменах службы движения. В основу системы заложено требование к каждому диспетчеру работать без нарушений правил управления воздушным движением, планирования и обеспечения полетов. А для этого необходимы: высокая дисциплина и выучка личного состава, пунктуальное выполнение руководящих документов и должностных обязанностей; подготовка рабочих мест, обеспечивающих условия для бездефектного труда.

В «Положении» заложено три принципа: кропотливая воспитательная работа с людьми, применение количественных показателей оценки качества, стимулирование бездефектного труда. Для оценки качества работы диспетчерского состава в Магнитогорске введены специальные коэффициенты пересчета, которые различны для каждого характера нарушения. Материальное поощрение за бездефектный труд произ-

водится путем выплаты премий из фонда материального поощрения в зависимости от оценки качества работы за прошедший месяц.

При достижении оценки качества 80—100 процентов диспетчерам выплачивается полностью размер премии. Соответственно, при снижении оценки качества, если диспетчер получил оценку качества 39 процентов и ниже, то он премии лишается полностью.

Правильное сочетание материального и морального стимулирования за бездефектный труд требует от каждого диспетчера повседневно улучшать работу по управлению воздушным движением, добиваться стопроцентной оценки качества. Контроль за работой каждого диспетчера в смене ведет руководитель полетов путем изучения данных средств объективного контроля, анализа документации и проверки каждого диспетчера непосредственно на рабочем месте в течение смены. В конце смены каждому диспетчеру в журнале разбора ставится оценка качества.

При оценке качества работы руководителя полетов учитывается объективный подход к оценке работы диспетчерского состава в смене. Помимо выше перечисленного специалистам, проработавшим в течение определенного времени без дефектов, предоставляется еще ряд льгот: отпуск в летнее время, внеочередное получение жилплощади,

путевки в санаторий и дома отдыха и другие.

После выработки «Положения» движенцы Магнитогорска в первое время перешли на новую систему условно, в порядке подготовки, если можно сказать, в порядке «генеральной репетиции» и только после этого, кое-что изменив и добавив, с начала года перешли к системе бездефектного труда при управлении воздушным движением. Дефектом в работе считается всякое малейшее отклонение от правил соблюдения фразеологии, технологии работы диспетчера, требований документов, независимо от того, привели ли они к каким-либо последствиям. Как сообщил заместитель аэропорта Л. И. Кондратьев, после перехода на новую систему с 1 января 1974 года служба движения Магнитогорского предприятия работает без нарушений правил управления воздушным движением. Этот хороший почин движенцев Магнитогорского предприятия, по нашему мнению, необходимо изучить во всех предприятиях управления и, исходя из местных условий, разработать «Положение о системе бездефектного труда при УВД» — системе, направленной на улучшение качества, которая помогает обеспечивать работу без летных происшествий и предпосылок к ним по вине службы.

В. ВАГАНОВ,
начальник главного районного диспетчерского пункта.



С партийно-хозяйственного
актива

Наши задачи

На минувшей неделе в Свердловске состоялся партийно-хозяйственный актив Уральского управления гражданской авиации. С докладом об итогах работы за семь месяцев 1974 года и задачах партийной организации выступил начальник Уральского управления гражданской авиации В. А. Уткин. Командиры авиапредприятий Кольцовского Г. Г. Борисов и Пермского — И. С. Воробьев доложили о положении дел в своих коллективах. Секретарь партийного комитета Кировского авиапредприятия Т. И. Марков рассказал о принятии встречного плана авиаторами коллектива.

Главный штурман гражданской авиации В. Ф. Киселев в своем выступлении подробно остановился на выполнении плана гражданской авиации, задачах, стоящих перед работниками авиапредприятий Уральского управления.

Командир летного подразделения Уктусского авиапредприятия Б. И. Косых рассказал об обязательствах коллектива в честь Дня Воздушного Флота СССР.

Главный инженер УрУ ГА И. Е. Машкинский остановился на рациональном использовании самолетов, новых методах работы в авиационно-технических базах.

Директор завода № 404 П. Д. Жильцов сообщил о ритмичной работе предприятия.

Заместитель начальника Приволжского управления П. Ф. Григорьев рассказал о выполнении плана восьми месяцев, встречном плане волжан, с которыми мы соревнуемся. Он передал большой привет авиаторам Поволжья уральцам. П. Ф. Григорьев сказал:

— Надеемся, что трудовое состязание будет важным фактором улучшения деятельности наших предприятий и обеспечения безопасности полетов. Это будет практическим ответом на заботу партии и правительства о гражданской авиации. Мы будем рады, если вы добьетесь лучших успехов. Если их добьемся мы, мы откроем все наши секреты.

С заключительным словом выступил начальник УрУ ГА В. А. Уткин.

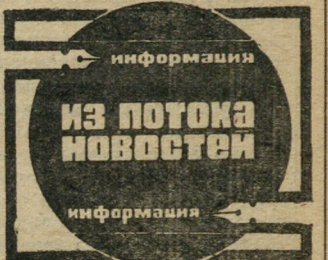
Партийно-хозяйственный актив принял развернутую резолюцию. Герой Социалистического Труда А. А. Кострыкин зачитал приветственное письмо уральских авиаторов ЦК КПСС, Президиуму Верховного Совета СССР, Совету Министров СССР.

НА СНИМКАХ:

1. Выступает Г. Г. Борисов, командир Свердловского авиапредприятия.

2. В зале заседания партийно-хозяйственного актива Уральского управления ГА.

Фото В. СТЕПАНОВА



Уктус —
на первом
месте

Недавно в Свердловске подведены итоги социалистического соревнования среди комсомольских организаций транспортных предприятий города за первое полугодие.

Комсомольская организация авиаторов Уктусского предприятия завоевала победу в этом соревновании.

По итогам работы групп «Комсомольского прожектора» во втором квартале первое место присуждено «Прожектору» комсомольцев аэропорта Уктуса.

Недавно постановлением бюро областного комитета комсомола авиационному подразделению предприятия присвоено звание комсомольско-молодежного имени XVII съезда комсомола. Это большая радость для всего коллектива авиаторов Уктуса.

С. БРЕХОВ,
секретарь комитета комсомола.

Резервы эффективности

АВИАРАБОТНИКИ Урала, как и весь советский народ, живут и трудятся, руководствуясь историческими решениями XXIV съезда партии, укрепляя экономическую мощь страны, умножая общественное богатство — материальную основу роста народного благосостояния. План трех лет девятой пятилетки управлением по основным производственно-финансовым показателям выполнен. Выполняется и план 1974 года.

С начала пятилетки из аэропортов управления отправлено 14,5 млн. пассажиров, 348 тысяч тонн почты и народнохозяйственных грузов. В борьбе за повышение урожайности сельскохозяйственных культур обработано авиационным методом 8,2 млн. га. За этими цифрами — большой труд коллективов предприятий, организаторская и политическая работа командно-руководящего состава, партийных, профсоюзных и комсомольских организаций. Однако предприятиям управления предстоят еще более сложные и ответственные задачи — выполнить государственный план второго полугодия и 1974 года, успешно завершить задания девятой пятилетки.

КАК подчеркнул XXIV съезд КПСС, успех в решении основных социально-экономических задач пятилетнего плана во многом определяется повышением эффективности общественного производства. «Суть проблемы состоит в том, — отмечал Л. И. Брежнев в Отчетном докладе ЦК КПСС XXIV съезду, — чтобы на каждую единицу затрат — трудовых, материальных и финансовых — добиться существенного увеличения объема производства и национального дохода». И здесь наряду с внедрением достижений научно-технической революции использование внутренних резервов производства приобретает особо важное значение. Оно должно производиться планомерно, т. е. заранее предусматриваться в производственных и финансовых планах предприятия. В управлении проводится большая работа по использованию внутренних ре-

зервов. На девятую пятилетку каждым предприятием составлены планы мероприятий. Предприятия участвуют во Всесоюзном общественном смотре резервов производства.

В 1973 ГОДУ в Уральском управлении проведена экономическая конференция, на которой разработаны и даны предприятиям рекомендации по повышению экономической эффективности их работы. Планово-экономическим отделом управления разработаны в помощь предприятиям «Методические рекомендации по составлению планов использования внутренних резервов производства и режима экономии», которые нацелили коллективы предприятий на комплексный и перспективный подход к использованию внутренних резервов.

МЕРОПРИЯТИЯ в целом по предприятию должны включать:

- совершенствование хозяйственных показателей работы служб, положений о премировании, повышение стимулирующей роли производительности труда в премировании;
- совершенствование оперативного учета и контроля расходов непосредственно в службах, механизация обработки данных оперативного учета и контроля за расходами;
- ежеквартальное заслушивание начальников служб на балансовых комиссиях предприятия;
- улучшение нормирования труда, разработка технически обоснованных нормативов трудоемкости и норм обслуживания и на этой основе нормативов численности по каждой службе и предприятию в целом;
- создание смотровых комиссий в предприятии, подразделениях и службах. Порядок сбора предложений, их обобщение и внедрение. Периодичность подведения итогов смотра, заслушивание руководителей в ходе смотра;
- политико-массовая работа среди личного состава по разъяснению значения более полного использования внутренних резервов производства и режима экономии (выступления руко-

водящего состава, инженерно-технических работников и служащих перед личным составом, наглядная агитация, организация наглядности результатов смотра и т. п.).

Мероприятия по подразделениям и службам должны включать:

- использование резервов повышения производительности полетов на собственном самолетном парке;
 - повышение занятости кресел и коммерческой загрузки всех самолетов, выпускаемых из аэропортов предприятия;
 - повышение налета часов на один списочный самолет (вертолет) и в первую очередь за счет снижения простоев самолетов на земле по всем причинам;
 - повышение производительности труда за счет внедрения научной организации труда, механизации и автоматизации трудоемких работ, ликвидации целодневных потерь рабочего времени (прогулы, болезни, травматизм и т. п.), сверхурочных работ и внутрисменных потерь рабочего времени;
 - усиление режима экономии и бережливости путем недопущения сверхнормативной работы авиадвигателей на земле, непроизводительного и тренировочного налета;
 - рациональное использование лимитов по авиаГСМ, экономии авиаГСМ, топлива и электроэнергии по сравнению с нормативами;
 - рациональное использование средств, выделенных на техническое обслуживание, текущий ремонт самолето-моторного парка и на аэропортовые расходы.
- Какие результаты мы имеем в этом году от использования резервов производства! В целом по управлению за первое полугодие было внедрено 726 мероприятий с экономическим эффектом 979 тысяч рублей.

НАИЛУЧШИХ результатов добились коллективы Свердловского, Пермского и Челябинского предприятий. Наибольшая экономия получена от повышения коммерческой загрузки и производительности полетов самолетов, внедрения мероприятий по

экономии авиаГСМ и других материальных ценностей. Однако анализ работы предприятий показывает, что далеко не полностью еще используются внутренние резервы производства, не везде режим экономии и бережливости стал правилом работы. Речь прежде всего идет об использовании основных активных фондов: самолетов и вертолетов. Все предприятия в этом году ухудшили использование самолетов Ан-24 по производительности полетов, а объем работ на данном типе выполняется примерно на 20 процентов всего объема работ.

Производительность полетов по сравнению с соответствующим периодом прошлого года снижена на 2,6 процента, что составляет 40 ткм/час, или каждый самолет недогрузился на 100 килограммов коммерческой загрузки. В результате управление потеряло около 1,7 млн. тонно-километров, или 150 тысяч рублей доходов. Это суточная работа собственного парка в августе таких крупных предприятий, как Свердловское и Челябинское вместе взятые. Далеко не с одинаковой эффективностью используются и самолеты Ил-18, которые дают нам 70 процентов всего объема транспортной работы на собственном парке.

Так, из-за непроизводительных простоев самолетов на земле по всем причинам предприятия теряют в час по каждому самолету Ил-18 — 900 рублей доходов, Ан-12 — 900, Ан-24 — 300, Як-40 — 230 рублей. Цена одной минуты простоя исчисляется потерями на самолетах Ил-18 — 15 рублей, Ан-12 — 15, Ан-24 — 5, Як-40 — 4 рубля.

БОЛЬШИЕ резервы заложены в рациональном использовании государственных средств, в действенной системе организации режима экономии и бережливости. Достаточно сказать, что при громадных объемах производства в стране экономия, даже незначительная (один процент!), сберегает государству 3 млрд. рублей в год. Аэрофлоту — свыше 20 миллионов рублей, Уральскому управлению — свыше

1 миллиона рублей. А факты бесхозяйственности, безответственного отношения к государственным материальным ценностям у нас, к сожалению, пока есть. Только в результате допущенных существенных недостатков в обеспечении безопасности полетов за семь месяцев предприятиями нанесен материальный ущерб государству на сумму 384,0 тысячи рублей. В связи с низким качеством составления заявок предприятия ежегодно списывают на большие суммы морально устаревшие и непригодные для эксплуатации запасные части к самолетам и вертолетам. Большие убытки несут предприятия и от неудовлетворительно организованной работы по обеспечению сохранности багажа, груза и ценных посылок, принятых к авиаперевозкам. Особенно процветает такая бесхозяйственность в Свердловском предприятии, которое за этот год списало на убытки 10,0 тысяч рублей по недостаткам и хищениям грузов и ценных посылок. Как устранить имеющиеся недостатки и повысить эффективность нашего производства? Ответ дают решения нашей партии. Во-первых, существенно поднять в коллективах личную, трудовую и производственную дисциплину, ибо без должного порядка и организованности вести речь о вскрытии и использовании внутренних резервов невозможно.

Во-вторых, постоянно повышать уровень экономического мышления авиаработников. Это — важнейшая задача в решении проблемы эффективности производства. Нельзя требовать от должностного лица улучшения результатов хозяйственной деятельности, если оно не в состоянии рассматривать свою работу и работу подчиненных через призму экономических категорий. Недаром в постановлении «Об улучшении экономического образования трудящихся» ЦК КПСС обязал рассматривать экономическую подготовку как обязательную важную сторону квалификации каждого работника, учитывать уровень экономических знаний при выдвижении специалистов на новые должности, присвоении классов и разрядов.

Б. СИВАШИНСКИЙ,
главный экономист
Уру ГА.



Накануне отчетно-выборных

Началась годовая сверка комсомольского состава в Курганском авиапредприятии. Она предшествует обмену членских билетов, который будет проходить в этом году по стране.

В сентябре отчетно-выборные комсомольские собрания пройдут во всех комсомольских организациях служб. Качественно и оперативно провести сверку, детально проанализировать работу комсомольцев, уплату членских взносов, вопросы их производственной деятельности — значит хорошо подготовиться к предстоящим собраниям, цель которых укрепить комсомольскую прослойку в коллективе предприятия.

А. СЫСОЛЯТИН,
секретарь комитета
комсомола.

Рождение командира

Это был обычный рабочий день для всех, а для молодого командира самолета Ан-2 комсомольца Юрия Оплетина — особенный. Он выполнял свой первый самостоятельный рейс. И хотя на борту — груз, а не пассажиры, это первый самостоятельный шаг, путь к которому — два с лишним года.

Этот день можно приравнять лишь к тому далекому, когда в училище ему, еще курсанту, инструктор дал взять управление самолетом на себя. Тогда он впервые ощутил всю ответственность, все трудное счастье пилота.

Окончено летное училище, и Юрий в родном Свердловске. А потом — работа вторым пилотом самолета Ан-2 в Уктусском авиапредприятии. Крепли крылья, росло мастерство.

Быстро бежит время: семья, учеба в Академии гражданской авиации, общественная работа — он член комсомольского бюро подразделения, а главное — часы, сотни, тысячи летных часов безаварийной работы. И пришел день, когда командир летного

подразделения дал «добро» на первый самостоятельный полет, когда наставник, командир самолета Борис Ключин крепко пожал руку и сказал: «Ни пуха тебе, ни пера».

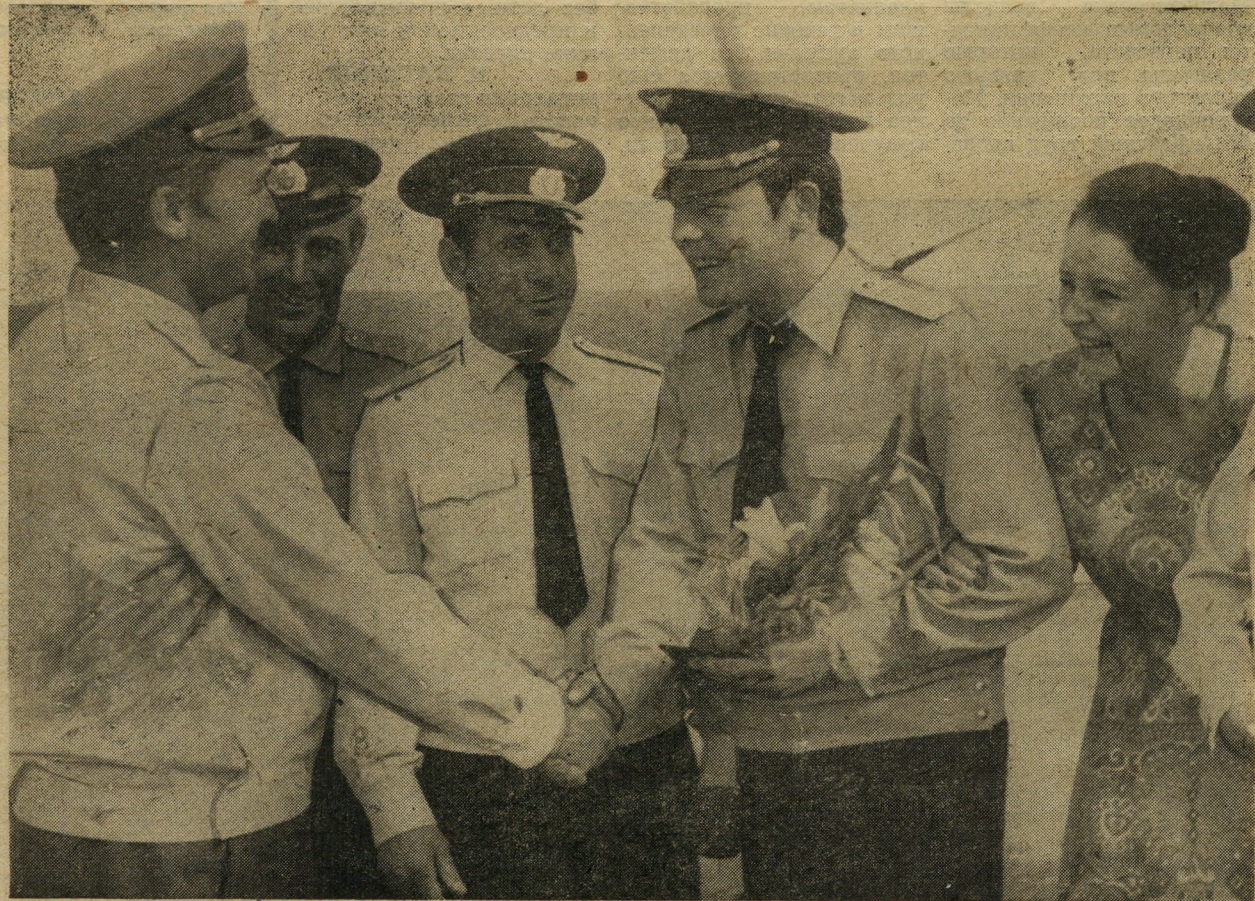
Первый рейс — это как миг, в котором укладывается вся жизнь. И вот посадка на родном аэродроме. Здесь уже ждут командиры, родные, друзья. Рапорт об успешном окончании полета, после чего, по установленной традиции, командир летного подразделения Б. И. Косых вручает молодому командиру посвящение в командиры.

А затем — объятия друзей, поздравления и, конечно, первое — от жены Юлии, ведь она так волновалась!

Желаем тебе, молодой командир, трудовых успехов, чистого неба.

В. ДЕРЕВЯНЧЕНКО, заместитель командира летного подразделения Уктусского авиапредприятия.

На снимке: командир самолета Ан-2 Ю. Оплетин (в центре) принимает поздравления с посвящением в командиры.



Главное — безопасность полетов

Требовательность. Уважение. Забота.

Требовательность, уважение, забота... Конечно, тремя этими словами вряд ли можно охватить всю многогранность отношений между людьми в таком сложном производстве, каким является авиационно-техническая база. Однако в любом здоровом коллективе именно эти черты можно назвать главными.

Самым малым звеном в производственном коллективе авиационно-технической базы является бригада. И от того, какие люди работают в ней и кто руководит бригадой, полностью зависит выполнение ею производственных заданий. Умение бригады работать с людьми сейчас, пожалуй, одно из главных требований к нему, как к руководителю. Авторитет руководителя приходит не сразу. Для этого мало быть технически грамотным, высококвалифицированным специалистом, нужен немалый запас духовных сил, высокие моральные качества.

Вот таким авторитетом пользуется коммунист Владимир Николаевич Радостев, который много лет руководит авиационно-технической службой аэропорта Кудымкар. Недавно за долгую безупречную работу он переведен на должность инженера.

Владимир Николаевич работает в гражданской авиации с 1955 года, в основном на легкомоторной авиатехнике.

Сейчас рядом с ним — люди высокопрофессионально подготовленные, знающие свое дело, на которых можно положиться. А ведь большинство из них пришло в гражданскую авиацию не из училищ, а просто «с улицы». И вот тут на помощь всегда спешил наставник. Именно он умел найти и показать новичку «изюминку» своей профессии, то самое ценное, за что ее можно любить. И речь идет не только об уроках профессионального мастерства. Главное, что с ними всегда находился ав-

торитетный, уважаемый, умудренный жизненным опытом человек, готовый дать дружеский совет, подсказать, как поступить в той или иной ситуации, поправить, если в чем-то ошибся.

Владимира Николаевича беспокоит все: и как его подчиненные проводят свободное время, и чем они интересуются, какие у них знания. Он знает не только проценты выполнения каждым норм выработки, но и как обстоят дела дома, в семье.

Повышенные требования к качеству работ накладывают особый отпечаток на профессию авиационного техника, и в вопросах качества В. Н. Радостев непримирим. Выпустить в полет самолет с дефектами — преступление. И такой подход к делу он воспитывает у подчиненных. Встречаются все же такие, кто нарушает трудовую дисциплину, нерадиво относится к своим производственным обязанностям, допускает брак. И здесь он к каждому находит подход, используя свой опыт, знание людей. Может быть, поэтому случаи нарушений дисциплины, явного брака в его службе очень редки.

В настоящее время в аэропорту Кудымкар систематически выполняются периодические регламенты. А ведь было время, когда Владимиру Николаевичу пришлось приложить немало сил, чтобы почти каждого техника и механика подготовить к выполнению тяжелых форм в самый короткий срок.

Главной опорой В. Н. Радостева стали авиатехник-бригадир Е. П. Кудымов, авиатехник П. И. Гуляев, Б. П. Ермаков и авиатехник Е. П. Усов. Летом многие авиатехники из Кудымкара направлялись на базу для оперативного обслуживания самолетов. Летный состав неоднократно отмечал их высокую дисциплину, исполнительность. И в этом немалая заслуга коммуниста инженера В. Н. Радостева.

А. ПАШКЕВИЧ,
начальник АТБ
аэропорта МВЛ.

Возвращается ли дирижабль?

В последнее время, вероятно, частично из-за нехватки авиационного топлива и роста цен на него на Западе вновь повысился интерес к дирижаблям как средству транспортировки грузов. Эти воздушные корабли, заполненные гелием и снабженные личными винтомоторными силовыми установками, способны без посадки перевозить на большие расстояния в контейнерах полезные грузы весом более 500 тонн.

Обладая скоростью около 270 км/час, они будут значительно превосходить в этом отношении наземные транспортные средства, а их способность длительно находиться в воздухе, покрывая значительные расстояния, компенсирует недостаточную высокую скорость.

Положение

о комсомольско-молодежном коллективе гражданской авиации

РАССМОТРЕНО И УТВЕРЖДЕНО ЦК ВЛКСМ, МИНИСТЕРСТВОМ ГА И ЦК ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ.

Комсомольско-молодежные коллективы работников предприятий гражданской авиации создаются в целях повышения роли комсомольцев и молодежи в успешном выполнении задач, определенных XXIV съездом КПСС по дальнейшему развитию гражданской авиации.

Комсомольско-молодежные коллективы создаются на авиапредприятиях, заводах, в строительном-монтажных управлениях и научных организациях гражданской авиации совместным решением администрации, комитета профсоюза авиаработников, которое утверждается РК или ГК ВЛКСМ. Создание комсомольско-молодежных коллективов является выражением активного участия комсомольцев и молодежи в хозяйственной деятельности предприятия, одной из форм коммунистического воспитания молодежи.

КОМСОМОЛЬСКО-МОЛОДЕЖНЫЕ КОЛЛЕКТИВЫ ПРИЗВАНЫ:

— мобилизовать внутренние резервы производства, организовать борьбу за экономию и бережливость на каждом рабочем месте, особое внимание уделять работе по выполнению государственного плана и социалистических обязательств, обеспечению безопасности полетов и высокой культуры обслуживания пассажиров;

— воспитывать сознательное отношение к труду, чувство персональной ответственности каждого члена коллектива за порученное дело, товарищества и взаимопомощи, вести непримиримую борьбу с нарушителями трудовой и производственной дисциплины;

— повышать заинтересованность каждого члена коллектива в улучшении экономических показателей, добиваться того, чтобы каждый член коллектива повышал свои технические знания и навыки, совершенствовал свое профессиональное мастерство, передавал знания и опыт молодым специалистам, участвовал в движении за коммунистический труд;

— организовать производственное, техническое и экономическое обучение молодежи, заботиться о повышении ее технического, политического и общеобразовательного уровня;

— проявлять заботу о молодых специалистах, окончивших вузы, авиатехнические и летные училища, заинтересовать их в научно-техническом творчестве, вовлекать в социалистическое соревнование, воспитывать на славных традициях Аэрофлота;

— вовлекать членов коллектива в активную общественно-политическую деятельность, занятия спортом и художественной самодеятельностью, организовать шефскую работу в школе с подрастающим поколением.

Важной задачей комсомольско-молодежных коллективов является создание в коллективе обстановки дружбы, взаимопонимания, высокой требовательности каждого к себе и к товарищам. Комсомольско-молодежный коллектив должен быть инициатором всего нового и прогрессивного.

Комсомольско-молодежным коллективом может быть цех, участок, смена, бригада, отряд, в составе которого комсомольцы и молодежь в возрасте до 30 лет составляют не менее 2/3 от общего количества работающих.

Состав комсомольско-молодежного коллектива предварительно обсуждается и утверждается на заседании комитета комсомола.

В случаях, вызванных производственной необходимостью, администрация предприятия (организации) может перемещать или освобождать от занимаемой должности членов комсомольско-молодежного коллектива, а также их руководителей только по согласию с комитетом комсомола или местным комитетом профсоюза.

Руководители комсомольско-молодежных коллективов, бригад, смен, подразделений подбираются по согласованию с комитетом ВЛКСМ, комитетом профсоюза и партийным комитетом из числа лучших коммунистов, комсомольцев, имеющих соответствующее образование, организаторские способности, авторитет среди членов комсомольско-молодежного коллектива, и назначаются приказом администрации.

Руководители и члены комсомольско-молодежных коллективов периодически отчитываются о своей деятельности перед первичной комсомольской организацией, комитетом комсомола.

Каждый комсомольско-молодежный коллектив должен иметь общественный трудовой паспорт, в который заносятся трудовые достижения, выполняемая работа.

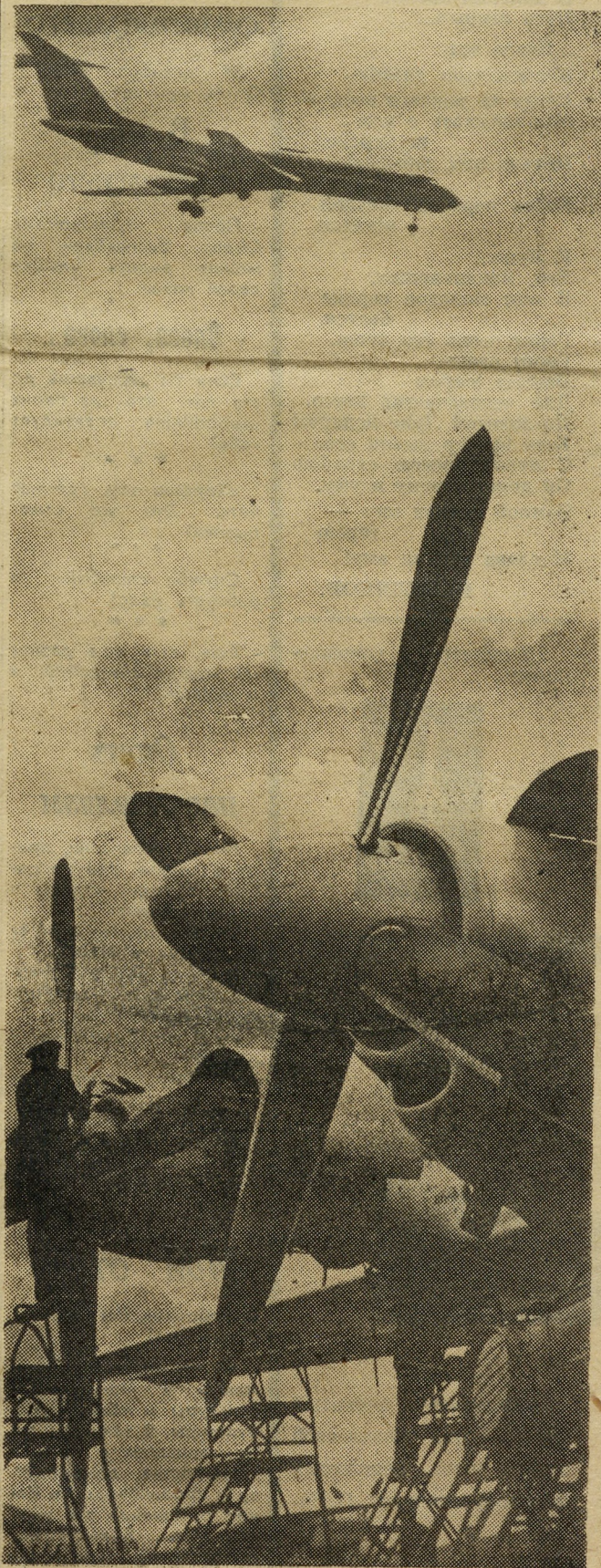
Итоги социалистического соревнования среди комсомольско-молодежных коллективов, между членами коллектива должны подводиться администрацией совместно с комитетами профсоюза и комсомола.

Подтверждение названия комсомольско-молодежного коллектива проводится решением городского (районного) комитета комсомола один раз в два года.

В случае несоответствия или нарушения требований настоящего положения комсомольско-молодежный коллектив может быть лишен этого звания.

Клуб зажигает огни

У молодых авиаторов Челябинска много хороших традиций. Одна из них — клуб интересных встреч, который работает в общестите. Его двери три-четыре раза в месяц гостеприимно распахиваются для жителей общежития, вернувшихся домой после трудового дня. Здесь можно познакомиться с ветеранами труда и Великой Отечественной войны, с передовиками производства. Выступают перед авиаторами и работниками медсанчасти, комбината питания, библиотеки. Летом молодежь имела возможность познакомиться с артистами театра и кино. Для девушек в клубе была организована встреча с работниками Дома одежды.



СТРАНИЦЫ СЛАВНОЙ ИСТОРИИ

САМЫЙ ПЕРВЫЙ



1.

ЭТО было полвека назад. Было много в станице ребят, Как повсюду, и тихих и шумных, Как повсюду, и смелых и умных. В голубые весенние дни На поля убегали они. У обрыва, В укромном местечке, Вечерами любили мечтать. От залива, От маленькой речки Начиналась их Родина-мать. Отдыхалось, работалось, пелось. Все вершилось и делалось в сласть. Теплым солнышком знамя алело — Крепла наша Советская власть. Это было полвека назад, Было много в станице ребят, Было много... И был мальчуган Смуглолицый, как будто цыган.

2.

Кто летит во весь опор За станицу на простор? Стук копыт далеко слышен. Ветер, пыль, Земля дрожит! Что за всадник? Это Гриша, Это он — Бахчиванджи!

Кто всех лучше за садами, Речку Бейсуг переплыл? Кто всех выше над лугами В небо змея запустил? Это тот же мальчуган Смуглолицый, как цыган. Парень девочку обидел, Слезы градом — не унять. — Все я, — крикнул Гриша, —

Видел, Ты обязан отвечать! Ты зачем ее обидел? Говори скорей, «герой»! Если драться ты любитель — Я готов, давай со мной. Слабых — Все на свете знают — Только трусы обижают!

3.

ПОНИМАЮЩИМ у Гриши Был механиком отец. — Ты на мельницу, юнец,

Приходи, К машине ближе. Будь с машиной в дружбе Тесной, И когда настанет срок, Много, много интересней Будет жизнь твоя, сынок! Есть душа, огонь в металле. Он живой! — Отец сказал... Гриша смазывал детали, Досконально изучал. Шлифовал, пилил, стучал — Нужный навык получал. Думал он: «Машине — слава. На машине, коль уметь, Можно ездить, Можно плавать, Можно в небо улететь... Можно в небо — Выше, выше. Ах, какая красота! С этих пор у Гриши Это главная мечта.

4.

ГОД прошел, Второй проходит... Ясен ум, тверда рука. Встал Григорий на заводе У слесарного станка. Делал разные детали, В заводскую суть вникал. Есть душа, Огонь в металле — Это слесарь понимал. Понимал Не между прочим, Что, по сути, так и есть: Стать рабочим, Быть рабочим — Высока, почетна честь!.. Этой честью, Знал Григорий, Надо крепко дорожить. Да пришлось — Ушел он вскоре В авиацию служить. В авиацию служить, Чтоб мечту осуществить!

5.

КРЕПНУТ юноши, мужают. В жизнь врываются они. Не проходят — пролетают В нашей жизни наши дни. Многогранным, интересным Люди заняты трудом... Прибыл летчик Днем воскресным На побывку в отчий дом. В нем давненько Гриша не был.

ПОЭМА

Мать от радости в слезах. У него в петлицах — небо. Небо синее в глазах. Прибежали вмиг мальчишки. Тут не скажешь, что устал. — Дядя Жора! — Дядя Гриша! — Расскажи, как ты летал!.. — Как летал? — Летал высоко! — А куда летал? — Далеко! Хорошо привык к полетам, И от вас не утаю: Самым новым самолетам Я путевки в жизнь даю. В общем — Летчик-испытатель. Вот кто друг ваш и приятель. Сколько детского задора! Подойдет и их черед. — Дядя Гриша! — Дядя Жора! — Ты нам сделай самолет! — Ну, давайте, помогайте! Летчик ловко мастерил... — Все, готово! Запускайте! — Он с улыбкой говорил. Самолет, Как птица, взвился, И, как птица, В небо скрылся... А потом уехал летчик, Твой крылатый сын, страна. А потом — июньской ночью Грозно грянула война.

6.

НА ЗАДАНИЕ вылетел полк, Шум горячих моторов умолк. Стало тихо, Спокойно кругом. Пуст зеленый аэродром. Пуст. И только в кустах у межи — Истребитель Бахчиванджи. Вдруг — тревога! Светлой искрой Промелькнул ракеты луч. Два стервятника фашиста Выходили из-за туч. Истребитель наш стрелой Сразу к тучам.

Сразу — в бой! Вот он первого догнал, Метко очередь вогнал. Накренился враг И в лес — Кувыркот с чужих небес. Улететь второй хотел, Но и он не улетел. Но и он в земле Глубоко Под обломками лежит... Молодец отважный сокол — Капитан Бахчиванджи! — Ты герой! — Друзья сказали... Беспредельна гнева пыл. Но приказ получен был: Капитана отозвали С боевого фронта в тыл.

7.

И день и ночь седой Урал Стране оружие ковал. И слал его для фронта он За эшелон эшелон. Сюда Сквозь снежный ураган И прибыл летчик-капитан.

8.

— Я знаю вас, — Сказал конструктор, — Такой, как вы, и нужен нам. Но будет трудно, Будет круто. — Договорились! — По рукам!.. Бахчиванджи в комбинезоне. В карманах молотки, ключи. И столько дум В часы бессонниц, И дни предельно горячи. Не час, а каждая минута Неопценно дорога. Пилот — и сборщик, И конструктор, И просто слесарь у станка. И прежде чем Навстречу свету Над полем Родины поднять свою крылатую ракету, Он досконально должен знать, Знать, что за огненная птица С еще неведомой судьбой, Какое сердце в ней стучится, Душа какая, Нрав какой...

И ВОТ — пятнадцатое мая, Тих над Уралом небосвод, На поле, молодо сверкая, Стоял ракета-самолет. Ракета с крыльями собою Была скромна, была проста... Бахчиванджи, Взмахнув рукою, Сказал впервые: — От хвоста!.. Миг — И бессмертию навстречу, В нелегкий для Отчизны год, Подобно огненному смерчу, Взмыл реактивный самолет. Пусть он, стремителен и светел, Одну минуту в небе был. Но летчик наш полетом этим В далекий космос Путь открыл... ...Когда мы Космонавтов славим, Когда их подвиги поем — Мы забывать о нем не вправе, Нельзя нам забывать о нем. Когда корабль звездой несется К Луне... Его, Бахчиванджи, В нем молодое сердце бьется, Горит огонь его души. Горит огонь, Пылает жаром Для человечества всего, На золотой Луне недаром Есть кратер имени его. С неповторимой судьбой Он дорог сердцу и уму. Земной поклон ему — герою И слава вечная ему!

И. БЕЛЯКОВ.

Печатается с сокращениями.



На лучшую службу

Партком Курганского авиапредприятия совместно с профсоюзным комитетом и комитетом комсомола объявили соревнование между всеми службами аэропорта на лучшую подготовку к осенне-зимней навигации.

Также объявлен конкурс наглядной агитации. Для победителей учреждены вымпелы и денежные премии.

Носите обручальное кольцо не на безымянном пальце, а на каком-нибудь другом, если вы вступили в брак не с тем, с кем хотели.



Записки

сумасшедшего

31 декабря 1973 г. Опять женился.

В мире

прекрасного

После «Джоконды» Сидор Васильевич не может видеть улыбку своей жены.

Слова, слова...

Если ты доживешь до ста лет, кто из твоих сверстников позавидует тебе?

«Хорошо там, где нас нет». Это же самооценка!

Служба службой, а работать надо!

Есть, есть еще разница между женщиной и мужчиной!

Опять

параллелизм

Новый начальник, придя в первый раз на работу, обходит отделы и задает вопрос:

— Что делает вон та блондинка у окна?

— Мм... Да, собственно, ничего... — пробормотал заместитель...

— А эта брюнетка у двери?

— Тоже, честно говоря, ничего...

— Вот видите! — вскричал новый начальник. — Опять этот проклятый параллелизм в работе!

Мой отчет

(с собрания. Регламент — битый час).

«Я — инженер. Занимаюсь в университете культуры и сбором макулатуры. В текущем году записался в кружок садоводства, домоводства и кролиководства. Какое отношение это имеет... М-м... Я выступаю, простите, как творческая личность».



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

Редактор
Ю. ГЕНДЕРТ.

НС 12846. Заказ № 10368.

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

«Маленький пернатый друг» — так назвал свой этюд наш нештатный фотокорреспондент О. Капов.