

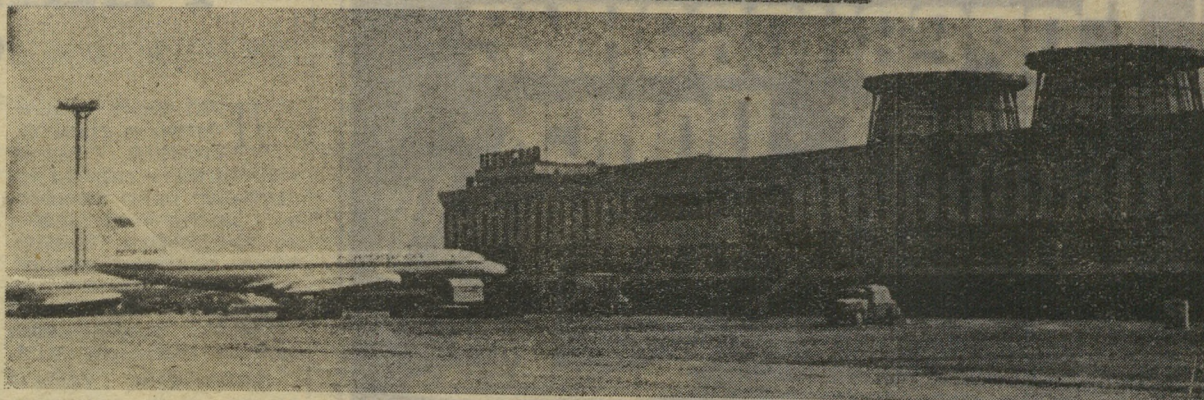
Перекличка
сореvнующихся

Уральского и Ленинградского
управлений ГА



АЭРОФЛОТ • AEROFLOT

СССР



Этот номер «Авиатора Урала» подготовлен совместно с редакцией газеты Ленинградского управления ГА «Крылья Советов».

Ленинградцы знакомятся сегодня с жизнью трудовых коллективов уральских авиаторов на страницах своей газеты, а мы, в свою очередь, предоставляем слово нашим друзьям по соревнованию.

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

№ 26 (2039).

СРЕДА,

21

ИЮЛЯ

1976 г.

ГОД ИЗДАНИЯ

XXIII

Цена 2 коп.

Авиатор УРАЛА

ОРГАН УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ
И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

Решения
XXV съезда
КПСС —
В ЖИЗНЬ!

В напряженном трудовом ритме

Государственный план первого полугодия Ленинградским управлением гражданской авиации по основным производственным, финансовым показателям выполнен. Из аэропортов управления отправлено 2 млн. пассажиров и 38,6 тысячи тонн почты и грузов. Сверх плана выполнено 76 млн. пассажирокилометров и 5,8 млн. ткм до первого пункта посадки. Улучшилось использование самолетного парка по пассажироместности и грузоподъемности.

Однако по некоторым расчетным показателям (отправка пассажиров, авиационным работам) план управлением недоволен. Невыполнение плана по авиационным работам объясняется исключительно неблагоприятными погодными условиями.

Мы вступили в самый напряженный период работы — период массовых авиационных перевозок. В третьем квартале необходимо отправить 1,5 млн. человек (на 81 тыс. больше, чем в III квартале 1975 года); обработать 164 тыс. га сельскохозяйственных угодий; на 105,8 млн. пассажирокилометров предстоит увеличить объем работ по участковому пассажирообороту.

Для выполнения этих задач при некотором ограничении полетов необходимо использовать все резервы производства.

Итоги выполнения производственно-финансового плана

Наименование показателей	Ед. изм.	Уральское УГА				Ленинградское УГА			
		1-е полугодие 1976 г.				1-е полугодие 1976 года			
		план	выполн.	% выполн.	% к 1-му полугодию 1975 г.	план	выполн.	% выполн.	% к 1-му полугодию 1975 г.
Основные показатели									
1. Пассажирооборот	млн.	3450	3453	100,1	105,8	2430	2509,6	103,3	106,6
2. Приведенные часы (по ПАН X)	п. км т. час.	137	143,3	104,6	109,2	80,8	84,7	104,8	106,4
3. Доходы	млн. руб.	84,95	85,68	100,6	107,3	68,4	69,4	101,4	108,7
4. Прибыль	млн. руб.	25,39	26,08	102,7	104,2	13,2	13,3	100,7	97,6
Главные расчетные показатели									
1. Участковый ткм	млн.	423	415,5	98,2	104,7	270	276,06	102,2	106,0
2. Эксплуатационный ткм	млн.	342,8	345,5	100,8	106,2	359	364,4	101,5	103,8
3. Выручка	млн. р.	73,57	75,57	102,8	109,3	65,9	68,8	104,2	108,7
Отправки:									
пассажиров	т. чел.	2220	2286	103,0	105,8	2000	1999,4	99,9	104,6
почты	тонн	6800	7026	103,3	107,3	5300	5153,8	97,2	103,1
грузов	т. тонн	51,4	51,21	99,6	101,1	30,8	33,7	109,5	106,0

* КОММЕНТАРИЙ ЭКОНОМИСТА

Уральское и Ленинградское управления гражданской авиации выполнили план первого полугодия по основным производственным показателям. По итогам производственно-хозяйственной деятельности за 6 месяцев Уральским управлением получено 690 тыс. рублей сверхплановой прибыли, Ленинградским — только 100 тысяч.

Из главных расчетных показателей уральцы пе-

ревыполнили план по участковому тоннокилометражу и по отправкам грузов, ленинградцы — по отправкам пассажиров.

Оба управления настоятельно работают над улучшением качественных показателей использования самолетного парка по пассажироместности и грузоподъемности самолетов. В Уральском управлении занятость пассажирских кресел в первом полугодии составила 78,7

процента, в Ленинградском — 81,3. Процент коммерческой загрузки у авиаторов Урала — 84,3, в ЛенУГА — 85,3.

Необходимо отметить, что Ленинградское управление по сравнению с соответствующим периодом прошлого года улучшило использование самолетов по пассажироместности и грузоподъемности. Эти показатели у ленинградцев выше, чем у уральцев.

В. КАСЬЯНЧИК,
главный экономист
ЛенУГА.

НАД НИТЬЮ НЕФТЕПРОВОДА

Аэропорты Кургана и Челябинска давно уже стали местом базировки вертолетов Ми-2 Уктусского авиационного предприятия. На этих небольших машинах выполняется большая работа по обслуживанию трассы нефтепровода.

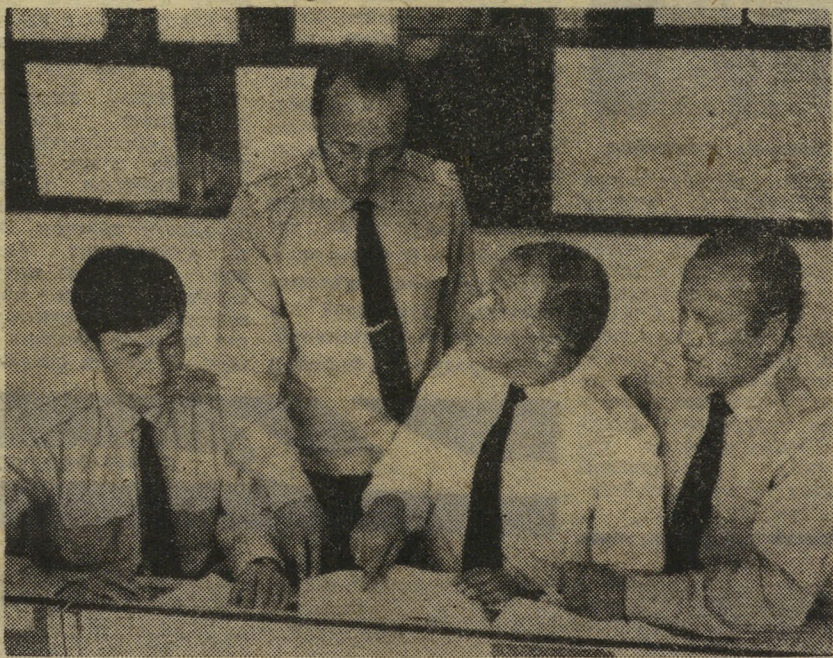
Случается, что где-то на насосной станции нефтепровода происходит поломка, тогда в очень короткие сроки вертолетчики доставляют необходимые грузы, людей. Простой станций обходится весьма дорого, а использование авиации дает большую экономию госу-

дарственных средств. Визуальным осмотром с вертолета получают самый объективный результат состояния нефтепровода.

Зимой, когда после пурги и метели становятся непроходимыми дороги, снова выручают вертолеты: подвозят продукты, все необходимое для обеспечения нормальной, бесперебойной работы людей и машин. Летом при засухе создается большая пожароопасность в лесах. Вертолеты, обслуживающие нефтепровод, оказывают большую помощь в борьбе с огнем. В середине

июня, когда бушевали пожары в курганских лесах, большую помощь в устранении причин пожаров оказал экипаж командира вертолета Г. Токунова. Работа трудная. Одно дело, когда вертолет работает с аэродрома, хорошо подготовленных площадок, а здесь каждый взлет и посадка с подбором площадки требует от пилотов мастерства и опыта. И такие пилоты, как Ю. Мотков, В. Спицын и другие, успешно справляются с нелегкой задачей.

Е. ЖУЛИМОВ,
авиатехник [Уктус].



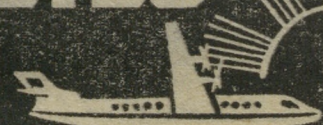
На снимке: экипаж самолета Ил-18 Челябинского авиационного предприятия, командир которого завоевал звание «Лучший командир воздушного судна транспортной авиации 1975 года».

Слева направо: второй пилот самолета Минич В. М., командир самолета Себреников В. А., бортрадист Коваленко Л. В., штурман Ковалев Ю. П.

РЕШЕНИЯ XXV СЪЕЗДА КПСС — В ЖИЗНЬ!

У НАШИХ ДРУЗЕЙ ПО СОРЕВНОВАНИЮ В ЛЕНИНГРАДСКОМ УПРАВЛЕНИИ ГА

Соревнование Опыт. Поиск Новаторство



В ЯЧЕСЛАВ Михайлович Янченко посмотрел на часы: — До вылета осталось полчаса. Успехом поговорить, — сказал он. Пока мы шли по коридору и поднимались по лестнице на третий этаж, где находится комната отдыха летного состава, Янченко оставались раз десять. Делегата XXV съезда...

Его биография схожа с биографиями сотен сверстников. В юности мечтал стать военным летчиком и стал им. Но летать на истребителях ему не довелось. В 1960 году происходило сокращение Вооруженных Сил, и только что окончивший училище лейтенант Янченко оказался в числе тех, кого уволили в запас.

Срочные санитарные задания, вывозка рыбы и почты в близкие дни, а также все это выработало уверенность в себе, спокойствие, умение в одну секунду найти единственно верное решение. Этот опыт очень пригодился ему.

А потом был переезд в Ленинград, полеты на Ил-14. В социалистическом соревновании за достойную встречу 100-летия со дня рождения В. И. Ленина молодой пилот завоевал звание «лучший командир самолета Ил-14» и получил право переучиваться на более сложную технику — Ту-104. Это была такая радость!

Через полтора года Вячеслав Янченко стал командиром корабля. Миллионы километров остались позади, его самолет совершал посадку во многих аэропортах мира.

Теперь по международным трассам он водит Ту-154. Мощная и быстрая машина послушна его рукам. У Янченко четкий почерк.

Одним из первых освоив Ту-154, Вячеслав Михайлович вводит в строй других авиаторов. С ним в экипаже постоянно летают стажеры.



В центре внимания — безопасность полетов

Для тысяч авиаторов стала настольной книгой «Комплексная система организации работ инженеров-авиационной службы по обеспечению безопасности полетов и повышению эффективности использования авиационной техники», разработанная группой инженеров МГА.

Комплексная система ставит перед авиаторами большие и сложные задачи на всю десятилетку. К их решению необходимо подходить с полной ответственностью. Впереди — большая работа, и она уже началась.

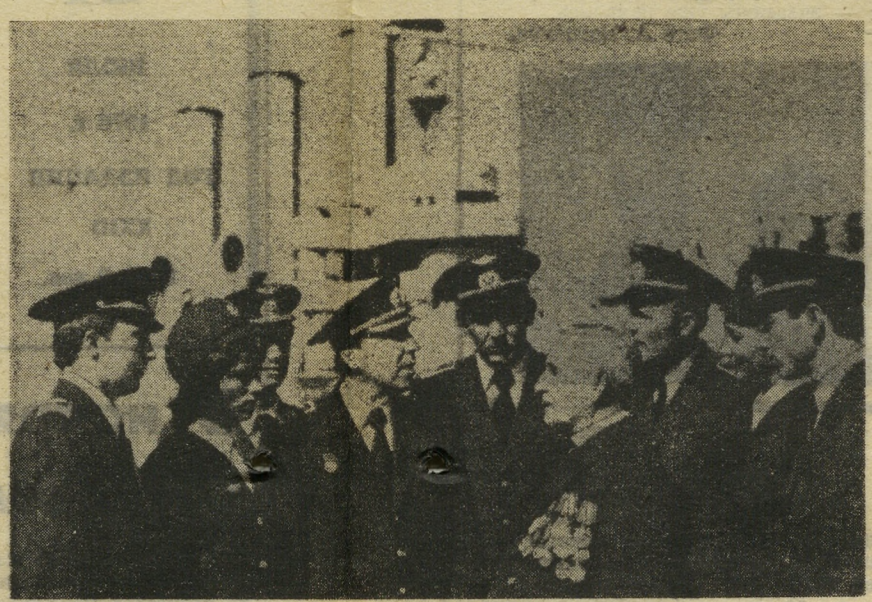
Изучение положений комплексной системы прошло повсеместно. ИАС управления постоянно контролирует знания личного состава, организацию исполнения указаний. В работе подключены партийные, профсоюзные и комсомольские организации авиационно-технических баз, коллективов других служб.

В марте в десятках коллективов прошли собрания, повесткой дня которых были безусловное исполнение принципов и положений комплексной системы каждым авиатором. Главное условие — обеспечение полной безопасности полетов и эффективности использования авиационной техники.

Инженерно-авиационная служба управления разработала обширный план мероприятий по внедрению комплексной системы. В нем отражены все основные принципы работы по этой системе. Нет возможности в коротком выступлении рассказать о всех направлениях.

Не забываем мы и о технической подготовке и воспитании личного состава. В авиационных предприятиях регулярно проводятся лекции и политинформации по вопросам внутренней и внешней политики КПСС, велются занятия с техническим составом.

В ЛенГУА изучается опыт лучших подразделений, обобщается и внедряется. Цель этой работы — вывести все подразделения на уровень передовых.



На снимке: встреча комсомольцев Ленинградского авиапредприятия — победителей социалистического соревнования с заслуженным пилотом СССР И. М. Корневым и ветераном предприятия П. М. Захаровым.

Объединенный авиационный пункт службы движения аэропорта Пулково. Сразу обращают на себя внимание голубоглазые и зеленглазые телевизионные индикаторы. Они, получая информацию от радиолокатора, дают обзор воздушного пространства. Любой самолет, появившийся в районе контроля службы, фиксируется на экране маленькой движущейся точкой.

Д ИСПЕТЧЕР С К И Й пункт службы движения аэропорта Пулково. Сразу обращают на себя внимание голубоглазые и зеленглазые телевизионные индикаторы. Они, получая информацию от радиолокатора, дают обзор воздушного пространства. Любой самолет, появившийся в районе контроля службы, фиксируется на экране маленькой движущейся точкой.

Б. ЯНОВ, заместитель главного инженера управления.

диетического оборудования, знание воздушной обстановки и метеорологии. Смена Майорова по итогам 1975 года названа лучшей по министерству. Это значит, что все ее работники обладают необходимыми для диспетчера качествами.

Многие из работающих здесь в прошлом — летчики, летавшие за свою жизнь не одну тысячу часов. И кому, как не им, знать всю необходимость точной и безупречной работы диспетчера службы движения.

С летней работы пришел в службу в 1955 году Алексей Дмитриевич Голубев. Командир корабля Ил-2 стал исполнять не менее важную и ответственную работу диспетчера.

Один из опытных работников смены Виталий Яковлевич Иванов — также в прошлом летчик. Военный летчик — истребитель и Владимир Михайлович Иванова. Его стаж работы в службе движения исчисляется с 1970 года.

Наконец Виктор Алексеевич Зюмин — также бывший командир корабля Ил-14. Поэтому главным в работе диспетчера — ответственность и внимательность, необходимость быть постоянно готовым к любым неожиданностям.

А. Д. Голубев, В. А. Зюмин, В. Я. Кожина, В. М. Иванов — ветераны службы, ветераны Аэрофлота. Они посвятят небу кто десять, кто двадцать, а кто уже и под тридцать лет. Обладают богатым опытом работы, они — опора, ядро смены, воспитывают молодежь, передают...

Э. ЯНБУХТИНА.

ЧЕТКИЙ ПОЧЕРК

КПСС поздравляли друзей и знакомые. Ряды за тебя, Вячеслав, — подошли два пилота. Поздравляю, — крепко пожал руку пожилой авиатор. С нетерпением ждем твоих рассказов о съезде, — говорили ему друзья.

Он все начал сначала. Устроился на работу в Ленинградское авиапредприятие авиатехником. Обслуживал Ту-104. С завистью смотрел на пилотов, которые летали на этих лайнерах.

Но разлука с небом не была долгой. Через полтора года появилась возможность переучиться на поршневой Ан-2. Не задумываясь, Вячеслав принял это предложение. Не оставило пилота и то, что надо было уезжать из Ленинграда в Архангельск.

Сейчас Вячеслав с благодарностью вспоминает авиаторов-северян. Шесть лет в северном небе дали молодому пилоту не меньше, чем вся предыдущая учеба.

ЗА ЭФФЕКТИВНОСТЬ КАЖДОГО РЕЙСА

По почину Домодедовского предприятия

С большим вниманием изучил наш коллектив почин московских авиаторов по организации социалистического соревнования между экипажами летного подразделения Домодедовского авиапредприятия, где командиром В. Ф. Захаров. Инициативу московской по разному соревнованию за отличное выполнение каждого рейса горячо поддержал летный коллектив самолетов Ту-154 Ленинградского авиапредприятия. Этот коллектив возглавляет В. К. Комаров.

Для успешного решения поставленных задач потребовалась большая организаторская работа командования, партийной и профсоюзной организаций. Были продуманы формы и

методы социалистического соревнования за высокую производительность полетов. Так, в подразделении было разработано положение о социалистическом соревновании «За отличное выполнение каждого рейса» под девизом «От высокой эффективности и качества работы экипажа — к высокой эффективности труда коллектива подразделения».

По этому положению победителем считается экипаж, обеспечивший выполнение плана по эксплуатационным тонно-километрам и производительности полетов. Одним из главнейших факторов — отсутствие предостережений и задержек рейсов по вине личного состава. Лучшими считаются

СОБЫТИЯ ФАКТЫ

Ту-154 — новое в Ленинградском авиапредприятии, осваивает новый маршрут. Поэтому при освоении этой машины уже обращается внимание на то, чтобы каждый экипаж умело использовал ветровые режимы и эшелоны, выполнял полеты без возможных возвратов, что зависит от грамотного принятия решения на вылет, повышал качество подготовки и посадки и качество выполнения.

В комнате разборов подразделения самолетов Ту-154 каждый месяц в видном месте вывешивается плановая производительность полетов, чтобы она была известна всем экипажам и соответствовала с ней они действовали.



С МОРСКОГО ДНА — ВЕРТОЛЕТОМ

С выполнением необычного задания вернулся в Петрозаводск экипаж турбореактивного вертолета Ми-8 в составе командира Ю. Громова, второго пилота М. Павленко и бортильнички М. Пискунова. Это произошло в Финском заливе, недалеко от острова...

Котлин. На ледной сезонной трассе с материка в Кронштадт две автомашины — грузовик и легковушка — провалились под лед. Водителям удалось выбраться. Операция по подъему затонувших автомашин была поручена летчикам. В этой сложной работе им помогли водолазы, которые подвезли под автомашины тросы. Затем автомашины вертолетом были вытасканы на лед, а после «перелетели» на берег.

Пером хроникёра

ЛЕНИНГРАД — БУТАС Ленинград и София. Эти два города разделяет расстояние в 2400 километров. Но скоростные лайнеры Аэрофлота превратили его в несколько часов приятного полета. Авиалиния пользуется

большой популярностью у пассажиров. С 1 апреля в действие введено новое расписание движения самолетов по воздушным трассам, связавшим город на Неве с Софией и живописным черноморским курортом Бутасом, вместо прежнего 76-местного Ту-134 начал регулярно курсировать флагман Ленинградского управления гражданской авиации комфортабельный Ту-154.



АЭРОФЛОТ



На снимке: бортипроводник-инструктор Ленинградского предприятия, неоднократная победительница конкурсов бортипроводников Людмила Грамбовка, пятикратная рекордсменка мира по парашютному спорту.

НА МЕЖДУНАРОДНЫХ ВОЗДУШНЫХ ТРАССАХ

Ленинградские авиаторы в этом году, как и в прошлом, летают в 14 зарубежных стран. Но на международных авиалиниях Ленинградского управления гражданской авиации произошли значительные изменения. Они связаны с заменой устаревших самолетов Ту-104 более комфортабельными и пассажирскими Ту-154. В конце летней пятнадцатилетней программы продолжатся воздушные трассы в Копенгаген и Лондон, выполнял

едиличные полеты в ряд стран Европы. Ленинградские пилоты хорошо освоили новые маршруты. С апреля на Ту-154 открылось регулярное воздушное сообщение из Ленинграда в Будапешт, Варшаву, Бургас, Софию, Прагу и Париж. Совместно с подразделением самолетов Ту-134 подразделение самолетов Ту-154 Ленинградского авиапредприятия будет выполнять основной объем авиасервиса на международных трассах ЛЕНГУА. В. СТОГАР.



С ВЫСОКИМ КАЧЕСТВОМ

Аэрофлотовские мы в партию Ленинградского авиапредприятия открыли полевой сезон. Первые старты воздушных кораблей Ил-14 и Ан-30 состоялся 9 мая.

По заказу Ленинградского и других организаций засняты на фотоленку тысячи квадратных километров. Пилоты, штурманы, операторы обеспечивают высокое качество работы. Экипажи используют каждый час хороших погодных дней. В мае, до появления ливней, им необходимо выполнить в северо-западных районах очень большой объем работ — 15 процентов годового плана. Их продукция будет использована в сельском хозяйстве, при строительстве железных и автомобильных дорог, благоустройстве районов городов.

ТЕХНИЧЕСКИЙ РЕЙС В МУРМАНСК

На аэродроме нового аэропортного комплекса г. Мурманска впервые приземлился самолет Ту-154 Ленинградского авиапредприятия. На борту находились члены технической комиссии, возглавляемой начальником Ленин-

градского управления гражданской авиации заслуженным пилотом СССР В. А. Колосовым. Пилоты и инженеры проверили готовность всех служб к приему современных самолетов. Летные испытания прошли успешно. Скоро для пассажиров Аэрофлота откроется в Заполярье новая воздушная галтель.



До позднего вечера горят окна в здании учебно-тренировочного подразделения Уральского управления гражданской авиации: со всех концов страны приезжают сюда те, кто решил посвятить себя авиации.

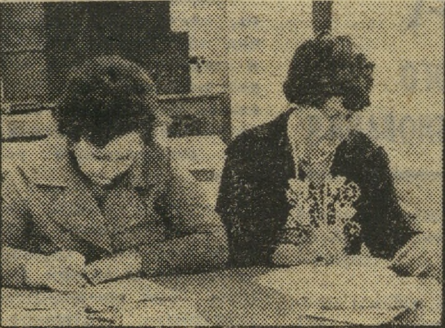
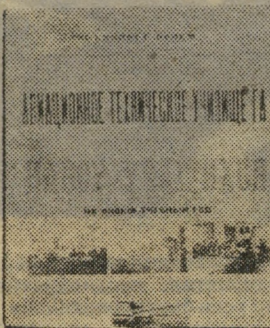
После строгой медицинской комиссии принимают здесь заявления, и вчерашние школьники становятся абитуриентами высших учебных заведений, училищ, готовящих летчиков и техников для гражданской авиации.

ПЕРВЫЙ

ШАГ В НЕБО

Так, только в летние училища нужно набрать пятьдесят семь человек, а подано заявлений более пятисот. Большой конкурс. Он станет еще больше — ведь прием документов заканчивается 25 июля...

На снимках: абитуриенты высших учебных заведений в приемной комиссии; преподаватели литературы Р. Ф. Истомина и А. Н. Борисова проверяют первые сочинения — экзамены уже начались. Фото А. Нагибина.



ПО СЛЕДАМ НАШИХ ВЫСТУПЛЕНИЙ

В газете «Авиатор Урала» от 30 июня был опубликован фельетон «Не будь простачком!», в котором подверглась критике работа администрации гостиницы аэропорта Сыктывкар. Сообщаю, что по материалам фельетона с обслуживающим персоналом гостиницы был проведен разбор. Для

«Не будь простачком!»

улучшения санитарного состояния помещений произведена дезинфекция.

Ящики для чистки обуви укомплектованы щетками и кремом. Нестандартная пружина с входной двери снята.

Проживающие в гостинице имеют свободный доступ к телевизорам. В настоящее время проводится косметический ремонт гостиницы, который будет завершен до 1 августа. Принимаются меры по обновлению мебели в номерах. Администрация аэропорта обратилась в городской комбинат бытового обслуживания с просьбой о возобновлении работы парикмахерской, которая закрыта из-за отсутствия мастера.

За недостатки в обслуживании пассажиров и принятие мер к их устранению директору гостиницы А. И. Смирновой понижен размер премии.

А. ШЕИН, заместитель начальника аэропорта Сыктывкар по наземным службам.

СЕРЕБРИСТЫЙ лайнер коснулся земли, несется навстречу посадочная полоса. Но вот позади машины словно распускаются два крупных цветка — открылись купола тормозных парашютов, — и бег стал замедляться... Красивое зрелище! Хотя, конечно, не ради украшения раскрываются эти «цветы». Без них турбореактивные самолеты Ту-104, Ту-124 и Ту-134 не смогут погасить посадочную скорость. Неполная с парашютно-тормозной системой (ПТ-16, как ее называют) грозит выкатыванием самолета за полосу, поломкой, даже аварией. За 27 лет существования парашютной службы при Кольцовской авиационно-технической базе не произошло ни одной поломки, летно-

ПАРАШЮТЫ НА ЗЕМЛЕ

го происшествия или рашютисты. Иван Федотович Ванякин в свое время был командиром самолета Ил-12, Иван Степанович Лобанов — командиром самолета Ил-18, Владимир Павлович Тебенков и Владимир Иванович Колобов — бывшие парашютисты-десантники. Из восьми техников-укладчиков пятеро фронтовики, отмеченные за воинские заслуги наградами Родины.

За плечами начальника парашютного цеха Виктора Михайловича Лебединского — несколько сот прыжков, в годы войны — 36 боевых вылетов в глубокий тыл врага на Ли-2 и Си-47 для снабжения партизанских отрядов

и разведки. Дважды фашисты сбивали самолеты, в составе экипажей которых Лебединский, в то время инструктор парашютно-десантной службы разведывательного управления Генштаба Советской Армии, выполнял задания.

В 1949 году Виктор Михайлович возглавил только что созданный цех, который должен обеспечивать личными парашютами пилотов грузовых самолетов. Сам испытывал парашюты, совершал проверочные прыжки. Здесь же обучали десантников-пожарников расчетам и укладке. С 1956 года, когда в Кольцов-

ском авиационном предприятии стали эксплуатировать турбореактивные самолеты, не имеющие реверсионных двигателей, цех занялся парашютно-тормозными системами для них. Сейчас парашютный цех, кроме прочего, ответствен за обеспечение аварийно-спасательными лодками и жилетами самолетов, выполняющих рейсы над морем.

Обычный рабочий день. У длинного стола «колдуют» укладчики. В углу строчит машинка швец М. М. Погадаевой, занятой починкой парашютов. Скромная, будничная работа. Но без нее нет взлетов и посадок, нет овеянного романтикой неба.

П. ДЕМЕНЦЕВА. Кольцово.

ХОЛОДНЫЙ, крупный дождь дал короткую передышку, и тут же лагерное радио созвало всех на торжественную линейку. Открывалась третья смена в «Красной горке», летнем месте отдыха детей авиаторов Кольцова, Уктуса, завода № 404 ГА. Экипажи — так здесь по традиции зовутся отряды — сдавали рапорты командиру эскадрильи. Взвился на мачте флаг. По стайке «смирно» встали ряды на дружинное знамя. Зазвучала песня. Знакомый всем с детства торжественный обряд, несмотря на повторы, волнующий всякий раз.

Нет никакого смысла сравнивать «Красную горку» с большими пионерлагерями, скорее похожими на площадку городского парка с настоящей «индустрией развлечений». Здесь совсем другой стиль. Лагерь маленький, на 160 человек, и живет он как давно сдружившаяся семья, столько здесь «ветеранов» из числа работников, едущих и по 15-му сезону, и

из числа детей. Вот два мини-интервью: с начальником лагеря Людмилой Григорьевной Шалайко и с Колей Скуратовым из первого отряда.

«Лагерь очень люблю. Настолько привыкла к нему

ЭКИПАЖИ «КРАСНОЙ ГОРКИ»

за все годы, что и неспособна на объективную оценку». Однако заметим, Людмила Григорьевна весьма зорко видит все изъяны «Красной горки», все ее беды. А вот что сказал Коля: «Интересно в лагере. Особенно в авиамодельном кружке, самому делать модели планеров, помогать ребятам». Да, отдых далеко не единственная цель пребывания в лагере. Здесь уют дружбе, чуткому отношению к природе — стоит взглянуть хотя бы на ребячьи рисунки, испод-

воль приучают к труду. Серьезный коллектив воспитателей, вожатых, медицинских и кухонных работников занят с ребятами. Все силы отдают им Валентина Павловна Миняева и Надежда Григорьевна Ки-

риллова, учителя, Оля Целовальникова и Таня Миняева, студентки, ставшие воспитателями и вожатыми, искусный повар Васса Алексеевна Шулепова, повар-кондитер, чью стряпню «обожают» весь лагерь, Екатерина Михайловна Кандратьева, сестра-хозяйка, работающая уже 15-й год, Евдокия Николаевна Неупокоева. Их стараниями царит в «Красной горке» семейный уют, которым с радостью делятся свердловчане с ребятами из Таджикистана, приезжающими

сюда отдохнуть не первый год. Кстати сказать, благодаря этой связи в лагере в июне попробовали черешню, поели помидоров, а сейчас ждут дынь и арбузов. Не каждый лагерь может этим похвалиться!



В честь открытия в лагере был устроен концерт, сопровождавшийся бурными овациями, энтузиазмом слушателей, на ходу превращавшихся в соавторов. А клуб выглядел отнюдь не празднично. Тускло, как на затоваренном складе, горели две маленькие лампочки, на сцене вообще было темно. Да и сидеть пришлось в тесноте. Наверное, не потребуется больших расходов для того, чтобы

оборудовать клуб. Удивляет отсутствие в лагере цветочных клумб.

Надо сказать, что немало по трудоустройству лагеря и сделано в этом году: проведен кипятки во все цехи кухни (раньше там стояли титаны), в отдельный домик

выделена радиорубка, зареасфальтирована лагерная аллея. Но поскольку лагерь так мал, хочется чтоб он был и вполне по-домашнему устроен. Далеко окрест раздается звонкий голос лагеря. Каждый день наполнен духом соревнования экипажей. Всем хочется стать экипажем «доверия», правофланговым. Такой и запомнится «Красная горка».

Т. РАЗУМОВА.

Свердловск, «Авиатор» 20, УРАЛА

Редактор В. С. ГУРИН.

Тел. 205-461, 295-496.

НС 28529. Заказ № 6053.

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