

Авиатор УРАЛА

ОРГАН УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ
И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

Решения
XXV съезда
КПСС —
В ЖИЗНЬ!

Человек у нас имеет
право на ученье,
отдых и на труд!



Слава
Советской
Конституции!

В СВЕРДЛОВСКЕ 25 ноября состоялось совещание наставников молодежи Уральского управления гражданской авиации.

Движение наставничества получило широкое распространение и поддержку в авиапредприятиях Урала. Целью этого движения в гражданской авиации является передача производственного и жизненного опыта лучших работников Аэрофлота молодым кадрам.

Перед собравшимися на совещании лучшими наставниками, председателями советов наставников предприятий, секретарями комитетов комсомола выступил заместитель начальника Уральского

управления гражданской авиации В. М. Кузнецов. Он дал высокую оценку работе авиаторов - наставников.

ты УрУ ГА Ю. В. Сергеев.

О состоянии работы по трудовому и нравственному воспитанию молоде-

служенный пилот СССР командир корабля Ту-154 из Кольцово К. В. Третьяков, руководитель полетов из Кирова С. П. Батухтин, председатель совета наставников Пермского авиапредприятия МВЛ В. И. Сенкевич, авиатехник - бригадир из Челябинска Н. С. Кулаков.

В заключение участники совещания приняли текст обращения к авиарботникам Урала, зачитанный Героем Социалистического Труда старшим диспетчером службы движения Свердловского авиапредприятия А. А. Кострыкиным.

Совещаются наставники

Доклад «Решения XXV съезда КПСС по вопросам коммунистического воспитания — основополагающая программа работы наставников» сделал начальник отдела политико-воспитательной рабо-

жи рассказали командир Курганского авиапредприятия А. И. Чернявский и заместитель командира Свердловского авиапредприятия Л. А. Панченко.

Опытом работы с подшефными поделились за-

ОБРАЩЕНИЕ

участников совещания наставников молодежи Уральского управления Гражданской авиации к авиарботникам Урала

Мы, участники совещания наставников Уральского управления гражданской авиации, собрались в знаменательный период, когда коллектив дважды орденосного Аэрофлота, как и весь советский народ, успешно претворяя в жизнь решения XXV съезда КПСС, завершает первый год десятой пятилетки.

Имея перед собой такой выдающийся документ творческого развития марксизма - ленинизма, каким являются материалы партийного съезда, каждый авиарботник отлично представляет стоящие перед ним цели и задачи, достижение которых требует полной отдачи всех сил, кипучей энергии и знаний. Одной из точек приложения этих сил является наставничество — кропотливая работа по трудовому, идейно-политическому и нравственному воспитанию молодежи.

Замечательным примером трудовой доблести, высокого профессионального мастерства, верности славным боевым и трудовым традициям советского народа являются для

молодых авиарботников закаленные в ратных сражениях и созидательных буднях ветераны Аэрофлота, активные воспитатели подрастающего поколения, которые по зову сердца, по велению долга щедро делятся с молодежью знаниями, мастерством, жизненным опытом.

Высокая оценка движения наставников, которую дал Генеральный секретарь ЦК КПСС товарищ Л. И. Брежнев, вдохновляет нас на новые усилия в воспитании молодой смены в духе лучших традиций советского рабочего класса.

Славен человек, достигший вершин мастерства, но трижды славен тот, кто помог своим ученикам достичь этой вершины, кто готовит и воспитывает себе достойную смену, которая завтра по праву займет наше рабочее место и станет новой созидательной силой, готовой выполнить любое задание нашей партии, Советской Родины.

Мы призываем ветеранов войны и труда быть требовательными наставниками молодежи, воспи-

тывать ее на боевых и трудовых традициях Аэрофлота, учить юношей и девушек свято хранить в молодых сердцах и передавать новым поколениям вечный огонь славы и доблести героического советского народа.

Мы обращаемся ко всем молодым авиарботникам с пожеланием внимательнее относиться к наставлениям опытных товарищей, прилагать все усилия к тому, чтобы с честью принять их эстафету.

Мы просим командование предприятий, партийные, комсомольские и профсоюзные комитеты, всех авиарботников Урала оказать широкую поддержку распространению движения наставников в коллективах, проявлять постоянную заботу о том, чтобы это движение способствовало формированию у молодых авиарботников высоких профессиональных и моральных качеств, активному вовлечению молодежи в социалистическое соревнование и общественно-политическую жизнь коллектива.

Пусть на каждом пред-

приятии, где проходит школу мужания и трудовой закалки молодое поколение, ширятся ряды наставников — людей большой души, чутких, знающих, опытных и терпеливых воспитателей, преисполненных гордости за свою работу.

Мы обращаемся к наставникам молодежи, ко всем кадровым рабочим, ветеранам Аэрофлота, инженерно-техническим работникам, специалистам авиапредприятий с призывом проявлять всемерную заботу о нашей молодой смене и еще шире развернуть движение наставничества, с тем чтобы улучшить воспитание у юношей и девушек коммунистического отношения к труду, совершенствовать их профессиональное мастерство, формировать у молодых авиарботников устойчивое марксистско-ленинское мировоззрение, чувство гордости за свою профессию, воспитывать высокую ответственность за порученное дело, инициативу и организованность в работе и общественной жизни, мобилизовать молодежь на активную борьбу за повышение эффективности и качества работы воздушного транспорта Урала!

На снимках: участники совещания наставников молодежи УрУ ГА; Герой Социалистического Труда А. А. Кострыкин зачитывает обращение к авиарботникам Урала.



Интервью

Содружество авиаторов

На свое очередное заседание 22 ноября в Варшаве собралась Постоянная комиссия СЭВ по гражданской авиации. Предстояло рассмотреть и обсудить широкий круг вопросов по реализации Комплексной программы социально-экономической интеграции в области воздушного транспорта, его дальнейшего совершенствования в странах — членах СЭВ. По просьбе корреспондента «Известий» председатель Постоянной комиссии министр гражданской авиации СССР Б. Бугаев рассказал:

— Развитие всестороннего сотрудничества между странами — членами Совета Экономической Взаимопомощи, расширение политических, хозяйственных, научно-технических и культурных связей между ними вызывает стремительный рост авиационного транспорта. Достаточно сказать, что за минувшее десятилетие объем работ, выполняемых на международных линиях между предприятиями воздушного транспорта наших стран, увеличился более чем в 8 раз.

Первостепенное внимание Постоянная комиссия СЭВ по гражданской авиации уделяет совершенствованию сети международных воздушных линий, связывающих страны социалистического содружества. Сюда относятся вопросы увеличения числа новых трасс, совершенствования методов их эксплуатации, строительства новых и реконструкция старых аэропортов, создание и внедрение эффективной, высокопроизводительной техники.

В повестке дня комиссии — вопросы оснащения гражданской авиации стран — членов СЭВ автоматизированными системами управления воздушным движением, более совершенными средствами навигации и посадки. Это позволит лучше руководить полетами, повысить безопасность и регулярность рейсов.

Проблема совершенствования технического обслуживания и ремонта авиационной техники — тоже в списке важнейших вопросов, которыми занимается Постоянная комиссия. Предстоит также разрабатывать целый комплекс мероприятий по развитию перевозок важнейших народнохозяйственных грузов, а также скоропортящихся овощей, плодов, фруктов. Для этого, в частности, предусматривается использование специальных грузовых самолетов.

— Одна из важнейших сторон деятельности комиссии, — сказал далее Б. Бугаев, — это подготовка летно-технических кадров. Как известно, страны — члены СЭВ строят сейчас в Ульяновске Центр совместного обучения летного, технического и диспетчерского персонала.

Содружество авиаторов социалистических стран крепнет, оно с успехом и для общей пользы решает большие, сложные задачи.

Руководитель полетов —

ЧЕТКАЯ организованность и слаженность работы службы УВД достигается только повседневной тренировкой, обучением и воспитанием личного состава. Руководитель полетов — основное звено в обучении диспетчеров, организации их работы и совершенствовании управления воздушным движением самолетов. Руководитель полетов, кроме своих непосредственных обязанностей, должен в совершенстве знать объем и технологию работы всех диспетчерских пунктов службы и каждого диспетчера своей смены. Если он четко организует работу смены, постоянно обучает и воспитывает своих подчиненных и знает уровень их подготовки, деловые и моральные качества диспетчеров, то он может быть уверен, что смена справится с любой задачей по УВД и обеспечит высокую безопасность и регулярность полетов.

В современных условиях руководитель полетов — это и специалист, и администратор, и воспитатель. Руководитель полетов должен быть постоянным. Свои задачи и требования руководитель полетов должен выдвигать, опираться на актив смены, представлять свободу творчества и инициативы подчиненным, но и требовать от них ответственности за порученное дело. Нужно сочетать в воспитании как работу с коллективом смены, так и индивидуальную работу с отдельным диспетчером.

Без требовательности и не может быть воспитан.

С трудовым успехом!

Все, кто идет у проходной, видят на месте объявлений красочную оформленную «мошину» коллектив АТБ Утурского авиапредприятия к 25 ноября выполнил план 1976 года! С этим трудовым достижением и поздравляет «мошину». Здесь виден большой творческий труд технического и инженерного состава. Каждый на своем рабочем месте делал все, что от него зависело. Еще к 1 ноября участники обслуживания вертолетов Ми-2 и Ми-4, а также бригады И. П. Лемаева, А. Н. Салыкова, В. П. Плехова, А. А. Меркутова выполнили годовой план. Состав этих бригад в основном молодой. Многие работники — ударники коммунистического труда, другие борются за это звание. В оставшиеся до конца года время коллектив АТБ будет добиваться новых успехов в труде, чтобы внести свой вклад в общегосударственный план предприятия.

Е. ЖУЛИМОВ, авиатехник.

питания. Высокая требовательность повышает чувство ответственности, воспитывает умение преодолевать трудности, это важно в службе движения, ведь перед диспетчерами возникает немало трудностей в решении задач УВД, которые повседневно приходится преодолевать. Однако требования руководителя должны иметь объективный характер. Сложность и ответственность управления воздушным движением требует от руководителя полетов не только не оставлять ни одного упущения или проступка без последствий, но и уметь предупреждать их появление. Прежде чем предъявлять подчиненным то или иное требование, необходимо хорошо продумать: справедливо ли оно, выполнено ли и не противоречит ли другим, ранее предъявленным требованиям. И если все взвешено, учтено, необходимо требовать выполнения решительно, до конца. Всякое колебание, уговаривание вредит делу воспитания.

Молодого специалиста учить и убеждать надо больше, так как он еще

Бдительность помогла

3 ноября в 14 часов 40 минут по московскому времени на предварительный старт Челябинского аэродрома вырвался самолет Ту-104, который должен был выполнить рейс ЗР71. Диспетчер стартового диспетчерского пункта Агей Александрович Михайлов разрешил экипажу занять исполнительный старт. Когда самолет находился на первой рулежной дорожке, Михайлов заметил у борта выпущенный тормозной парашют. Если бы парашют раскрылся при взлете, он мог бы сыграть роль противовеса и вызвать летное происшествие. Если же самолет взлетел бы благополучно, обрвав парашюты, то при посадке ему грозил бы выкатывание за полосу. Михайлов, не теряя ни секунды, по радио сообщил экипажу о случившемся. Неполная была устранена.

Приказом и. о. командира Челябинского авиапредприятия А. И. Ермолаева за проявленную бдительность и добросовестное отношение к своим обязанностям А. А. Михайлову объявлена благодарность.

Воспитатель коллектива

Воспитатель коллектива должен создать такой психологический климат в коллективе, где каждый чувствовал бы превосходство руководителя во всем и в силу этого относился бы к нему с уважением.

Индивидуальный подход в воспитании должен проявляться во всем. В постановке задач (их сложность, сроки выполнения, требования к качеству) в требовательности (кто больше знает и умеет, с того больше спрашивать). В поощрениях (обязательно поощрять исправляющегося и не поощрять заносчивого). Во всяких наградах (не спешить наказывать за первый промах, первую ошибку, обязательно наказать сознательное нарушение). В форме и тоне обращения (в одном тоне ведется беседа с постоянным нарушителем, и совершенно в другом — со случайным).

Индивидуальный подход в воспитании — это творческий подход, не терпящий шаблона, позволяющий видеть в каждом человеке его индивидуальные качества. Существует несколько методов

воспитания: убеждения, пример, поощрения, приказания и порицания. Выбор метода зависит от цели воспитания. Желательные результаты, как правило, дает сочетание этих методов.

Важное значение в обеспечении регулярности и безопасности полетов имеет профессиональная подготовка и дальнейшее обучение и совершенствование специалистов служб движения непосредственно в авиационных подразделениях. И вот здесь опять большие требования предъявляются к руководителю полетов. Немаловажное значение имеют в этом правильно организованные инструктажи и разборы в смене с использованием средств объективного контроля (магнитофонные записи радиобеседы, фотоснимки заходов на посадку, диспетчерский график движения воздушных судов и т. д.). Необходимо тщательно готовиться к инструктажам и разборам, от подготовки руководителя во многом зависит их качество. В настоящее время важное значение приобретает индивидуальная профессиональная подго-

товне авиаспециалистов, в частности, выдаче индивидуальных заданий. Вот здесь огромное поле деятельности для руководителя полетов, но нужно отметить, что ряд руководителей полетов идут по пути упрощения и выдают индивидуальные задания, не требующие глубокого изучения вопроса, а ограничиваются заданиями из «Наставлений по производству полетов ГА».

Зачастую, если и выдаются задания, то выполняются не полностью. Безусловно, высокая требовательность и жесткий контроль не имеют ничего общего с мелочными придирками, с грубостью, унижением достоинства человека. Сочетание же высокоразумной требовательности с повседневным контролем создаст определенную систему отношений и поведения, включающую самую возможность недисциплинированности, разболтанности.

чем квалифицированное и опытное исполнение. Руководителю полетов важно и самому не забывать о своих распоряжениях и требованиях. Отсутствие контроля, проверки исполнения разлагает подчиненных, причает их к безответственности.

Таким образом, для того, чтобы знать работу своей смены, руководитель полетов должен постоянно осуществлять контроль за сменой — от момента заступления до окончания цикла работы. Безусловно, высокая требовательность и жесткий контроль не имеют ничего общего с мелочными придирками, с грубостью, унижением достоинства человека. Сочетание же высокоразумной требовательности с повседневным контролем создаст определенную систему отношений и поведения, включающую самую возможность недисциплинированности, разболтанности.

Э. БОБРОВСКИЙ, заместитель начальника Челябинского аэропорта по движению.



Еще совсем недавно комсомольская организация отдела перевозок Кольцово не могла даже претендовать на призовые места в соревнованиях. Многие изменились после отчетно-выборного собрания. Составлена широкая программа предстоящей деятельности комсомольской организации. В этой заслуге секретаря бюро ВЛКСМ Ольги Емельяновой и ее заместителя по идеологической работе Евгения Акуловой.

Фото В. Алексеева.

— Хотите посмотреть на выкрутасы погоды? — обратился Виктор Петрович ко мне. И вот служебный автобус подвозит нас на станцию винтокрылых машин.

Командир подразделения кавалера ордена Ленина Л. И. Демин докладывает о готовности экипажа к полету.

Виктор Петрович обходит вертолет, внимательно

прокладывает курс корабля.

ВЕРТОЛЕТ летит над заснеженной тайгой, справа по курсу узкой лентой вытекает речка, внизу, навстречу вертолету, бегут желто-синие островки ельника.

Маршрут наш лежит на север, на Возейские буровые. Вертолет до отказа набит грузом и продук...

лом, монолитное звено...

С диспетчерского пункта управления на борту вертолета поступают отчетливые команды, сводки погоды. Земля зорко следит за нашим полетом и контролирует его. Вот с земли получено предупреждение об усилении снежных зарядов.

Своевременная информация об ухудшении погоды психологически подго-

дой погоде. 20 лет за штурвалом — это немалый срок в жизни пилота.

За это время Виктору Петровичу приходилось учить летать молодых парней в аэроклубе, давать им путевку в небо, самому летать и учить других.

Вот и этот рейс является учебным, тренировочным. Виктор Петрович не только проверяет работу экипажа, его слетанность, но на отдельных, более трудных этапах полета берет управление на себя, дает возможность экипажу перенять его опыт пилотирования, научиться правильно оценивать воздушную и метеорологическую обстановку, управлять вертолетом в сложных метеословных условиях.

У ПРАВИЛЕНИЕ вертолетом передается вновь командиру корабля Ю. Н. Тимофеевичу. Взгляд его устремлен на приборы, открытые спокойное лицо, уверенные движения, четкие команды, невозмутимое спокойствие придают уверенность членам экипажа.

Трудно второму пилоту в этой сложной метеобстановке вести визуальную ориентировку и прокладывать курс кораблю. Но для того и дается установленная тренировка экипажу, чтобы повысить его летное мастерство.

В стороне остался Печора, впереди Усинск и далее путь на Возейские буровые. Около Усинска погода улучшилась. Снеговое равное, ложные тучи стала проглядывать голубизна неба. А вот и Возей. Издали видны высокая буровая вышка, заросшие снегом балки, откуда навстречу вертолету бегут люди. Они издали машут над шапками, приветствуя прилет вертолета.

(Окончание на 4 стр.)

Тренировочный полет

Внимательно присматриваясь к работе экипажа, и я понимаю, что проверка, сделав едва заметное движение руки, подал короткую команду — в тот же миг экипаж пришел в движение: защелчками тумблеры, изменился режим работы агрегатов, и вертолет лег в правый виный фронт, — объяснил мне проверяющий В. П. Шудров. Я с интересом всматриваясь в надвигающуюся, клубящуюся облачность,

твила экипаж к усложненным условиям полета. Через несколько минут на горизонте появился угрожающий темный вал облачности, усилился снегопад, ухудшилась видимость.

Пересекая холодный фронт, — объяснил мне проверяющий В. П. Шудров. Я с интересом всматриваясь в надвигающуюся, клубящуюся облачность,



На снимке: экипаж вертолета Ми-8 перед выполнением тренировочного полета. Слева направо: второй пилот С. О. Драгоманский, проверяющий В. П. Шудров, командир Ю. Н. Тимофеевич, бортмеханик Г. В. Божков. Фото Б. ПОДСЕКИНА.



Сегодняшний день требует, чтобы руководитель был не только знакомым доверенной ему техникой, производственным процессом, но и грамотным воспитателем своего коллектива. От его личных моральных качеств во многом зависит климат коллектива, его работоспособность.

В Свердловском авиапредприятии немало вот таких представителей командно-руководящего состава. Подчиненные видят в них не только командиров производства, но и требовательных, чутких наставников.

Одним из них является начальник узла связи базы ЭРТОС коммунист Юрий Андреевич Смирнов...

Протобезопасность

Юрий Андреевич закончил Свердловский техникум связи и начал учиться в военно-морском училище. Но подвело здоровье. Пришлось возвращаться домой... Двадцать семь лет назад пришел он в аэропорт Кольцово, стал радиотехником.

А когда стал Смирнов начальником радиопункта, пригласили его в ряды Коммунистической партии Советского Союза. Молодому коммунисту доверили важное поручение — избрал секретарем партийной организации. Пятнадцать лет прошло с той поры. Пятнадцать лет подряд избирают коммунисты базы ЭРТОС начальника узла связи своим вожаком.

У каждого человека есть свой «конек». У Юрия Андреевича это работа пропагандиста. С 1953 года был он агитатором. С тех пор он заканчивает все университеты марксизма-ленинизма при кабинете политпросвещения УрУ ГА, бесменно руководит молодыми пропагандистами своей службы.

Эти снимки сделаны на днях. Юрий Андреевич разбирается с отказом оборудования; перед отчетно-выборным комсомольским собранием беседует с членами комсомольского бюро; на партийном собрании службу управления воздушным движением, АМСГ, базы ЭРТОС принимают в члены КПСС инженера КДП Дмитрия Семеновича Мякишева.

А. НАГИБИН.



Тренировочный полет

ЗА РАЗГРУЗКУ вертолета взялись сразу все, и спустя несколько минут многотонный груз уже лежал недалеко от вертолета. Короткий перекур, обмен новостями, дружеские рукопожатия — и вертолет берет курс на Ухту.

Над Усинском погода вновь ухудшилась, низкая облачность, снегопад стали прижимать Ми-8 к земле, но проверяющий принимает решение идти на эшелоне в облаках. Медленно тянутся минуты «слепого» полета, не видно ни неба, ни земли: сплошное серое месиво ценно обхватило стальную птицу и, кажется, надолго собирается удерживать ее в своих объятиях.

Глаз то и дело ищет землю и старается «зацепиться» за нее...

Радиоконпас вертолета строго установлен на приводную станцию Ухты, и Ми-8 неуклонно летит этим курсом. Стрелка высотомера плавно ползет вправо по циферблату, отсчитывая сотни метров подъема. На высоте 1500 метров вертолет вынырнул из облаков. Его кабина враз наполнилась ярким солнечным светом, и трудно поверить, что внизу на земле бушует метель. Но погода непостоянна, обманчива. Это хорошо знают пилоты и всегда настороженно относятся к ней. Земля приготовилась к нашей встрече, на борт вертолета передаются условия посадки, метеобстановка на аэродроме. Посадка — самый сложный и ответственный этап полета, поэтому экипаж тщательно к нему готовится: заранее производятся соответствующие навигационные расчеты, устанавливается определенный режим полета.



Над дальним приводом вертолет вышел из облаков и пошел на посадку: на стоянке его ждали техники. Закончился многочасовой утомительный полет в сложных метеословнях, сделан еще один шаг к летному мастерству экипажа: проверяющий оценил полет на «отлично».

Б. ПОДСЕКИН.
(Наш внешт. корр.)

СПРОСИЛИ мы молодых челябинских пилотов, инженеров, авиатехников. Вопрос не праздный. От того, увлечен ли работой вчерашний выпускник вуза, техникума или училища, нашел ли он свое место в коллективе, имеет ли условия для отдыха, учебы и много другого зависит, останется ли он в предприятии, почувствует себя на производстве хозяином или случайным человеком.

Сколько из прибывших специалистов останутся, отработав положенные три года? Каков процент текучести? Узнать это не удалось, потому что ни отдел кадров, ни кто другой учетом молодых квалифицированных кадров не занимается. Однако, хотя точных цифр никто назвать не мог, многие считают, что процент увольняющихся высок. И главная причина — проблема жилья.

В нынешнем году в авиапредприятие прибыл 41 человек с новенькими корочками дипломов. Из них сейчас 21 устроен в молодежном аэропортовском общежитии, 7 — на частных квартирах, 13 — у родителей. Это вполне закономерно. Но как меняется картина через три года, пять? Увы, очень часто никак. Молодой специалист уже, собственно, перестает через три года называться молодым, обзаводится семьей, но так и обитает в общежитии. Для семейных уже отвели половину этого здания, так она и называется «семейная половина». Сейчас в поселке авиаторов строительство не ведется —

не позволяет перегруженная система водоснабжения и канализации, а в городе авиапредприятие не может добиться участка.

В общежитии я предложила ответить на вопросы небольшой анкеты авиатехника Рамиля Насретдинова, прибывшего в Челябинск по распределению

были дни работы на практике.

Р. Насретдинов. Нас, группу выпускников училищ, встретил тогдашний секретарь комсомольской организации Владимир Приладышев. Он рассказал о будущем и настоящим Челябинского аэропорта, структуре служб, о самолетах, которые аэро-

«Как живешь, молодой специалист?»

в прошлом году, своеобразного ветерана авиатехника Валерия Лубягина (он пришел на предприятие 6 лет назад) и нынешних выпускников Рижского авиационного института Константина Меженина и Игоря Горбуна.

— Как вас встретили на работе в самый первый день?

В. Лубягин: Пришел я в смену, сразу на утренний разбор, представился начальнику смены. Он адресовал меня к бригадиру. Тот раздраженно сказал, что если б ему за это платили, он бы меня стажировал, а так — никакого интереса. Вообще, возиться со мной было некому, стажировался вместо месяца неделю и начал работать самостоятельно.

К. Меженин: Это был будничный, рабочий день. Таким я, собственно, его и представлял. Такими

порт принимает и обслуживает. Инженер Алдашенко был закреплен за нами, как старший.

— Вас используют по специальности? Интересно ли вам работа, которую выполняете? Какие перспективы роста?

В. Лубягин: По специальности. Работа нравится, хотя в училище представлял ее по-другому. Через каждые три года можно сдавать экзамены на класс.

К. Меженин: О перспективах пока говорить трудно, но дело, которым занят, мне нравится.

И. Горбун: Работа живая, с людьми. Я бы сказал, что сейчас интересней, чем было в институте.

— Чувствуете ли свой труд нужным производству? Ощущаете ли себя частью коллектива?

И. Горбун: Года через два-три, чувствую, от меня будет настоящая отда-

ча. А пока, как говорится, натаскиваю, советуюсь с людьми. Конечно, я не могу отделиться от коллектива. Глядя, как работают другие, сам невольно втягиваешься в дело.

Р. Насретдинов: Каждый раз, когда бригада сдает очередной самолет, я вижу пользу своего труда очень наглядно. В бригаде, в цехе у меня много друзей. Мы вместе ходим в кино, летом ездим на озеро.

К. Меженин: Коллектив — это производственная необходимость. Благодаря ему начинаешь ощущать свою причастность к общему делу. Год назад одна из бригад нашей смены была признана лучшей бригадой спецоборудования по Аэрофлоту. И, хотя моей заслуги тут нет, испытываю гордость за свой коллектив.

— Есть ли здесь условия для учебы, отдыха, повышения культурного уровня?

В. Лубягин: Теперь в общежитии есть специальная комната для занятий. А несколько лет назад я бросил заочную учебу в Кировском политехническом институте, потому что негде было заниматься. Что касается досуга, то у нас в общежитии и клубе время от времени устраиваются танцы, тематические вечера, встречи с поэтами, писателями, ветеранами.

Р. Насретдинов: Условия для учебы есть. Через год собираюсь поступать на заочное отделение Киевского авиационного института по своей специальности. В культурно-массовых мероприятиях я поч-

ти не участвую, на все праздники и выходные выезжаю к родителям.

И. Горбун: Мне очень нравится поселковая библиотека. Остальное — скучно.

— Для занятий спортом?

К. Меженин: Говорят, по воскресеньям будет прокат лыж. А пока ничего нет.

Р. Насретдинов: Имею третий разряд по лыжам, но буду ли кататься — не знаю. Лыжная база сгорела.

И. Горбун: У меня по лыжам третий разряд, по гребле — второй. Записался в плавательный бассейн.

В. Лубягин: Лыжи где-то дают. Но где? Два раза в неделю в школьном спортзале можно играть в волейбол.

— Участвуете ли в общественной работе?

К. Меженин: В институте был оперативником и здесь командир комсомольского оперативного отряда авиапредприятия.

Р. Насретдинов: Никто меня не привлекал к общественной работе, а сам я не знаю, чем заняться.

И. Горбун: Не занимаюсь.

В. Лубягин: Я депутат областного Совета депутатов трудящихся, член комитета комсомола предприятия, член депутатской группы поселка.

Мы дали читателю некоторое представление о жизни молодых специалистов в Челябинском авиапредприятии. Хотелось бы услышать мнение авиарботников других городов управления. Ждем ваших предложений.

П. ДЕМЕНЦЕВА,
наш спецкор.

Новости о молодежи

60-летию Октября — ударный труд

Все комсомольцы Челябинского авиапредприятия включились в соревнование за право подписать рапорт Ленинского комсомола Центральному Комитету КПСС к 60-летию Октябрьской Революции. Широко развернулось соревнование под девизом «60-летию Великого Октября — 60 ударных недель» для ознаменования юбилея революции новыми трудовыми победами, мобилизации комсомольцев и молодежи на выполнение решений XXV съезда КПСС и планов 10-й пятилетки, воспитания юношей и девушек на революционных, боевых и трудовых традициях старшего поколения.



Первенство по баскетболу

Закончилось первенство Челябинского авиапредприятия по баскетболу. После жарких спортивных баталий звание чемпионов среди мужчин завоевала команда летного подразделения, на втором месте — бортпроводники. Среди женщин чемпионками стали бортпроводницы, на втором месте — баскетболистки службы перевозок.

В коллективе летного подразделения самолетов Ан-2 стало доброй традицией проводить итоги весенне-осеннего сезона в праздничной, торжественной обстановке. Тем более — радостные итоги годовой план по пассажирообороту, налету приведенных часов, перевозке почты и ряду других показателей, ими уже выполнен.

Героями вечера трудовой славы «На то нам юность дана», проведенного недавно комсомольской ор-

подразделением. Некоторых из них — Евгения Радюкова, окончившего училище с отличием, Михаила Бордюгова, пошедшего по стопам своего отца-авиатора, Константина Смакова, которого на вечере поздравили с вступлением в семейную жизнь, — представили собравшимся секретарь комсомольской организации подразделения Николай Харитонов.

Молодой командир самолета Владимир Пешков, введенный в строй в этом

«На то нам юность дана»...

ганизацией подразделения совместно с молодежной редакцией Свердловского телевидения, стали молодые передовики производства, помогавшие хлеборобам растить хлеб, труженикам лесного хозяйства — сеять лес, врачам — вовремя добраться к больным, геологам — доставить груз и продукты, перевозчики в разные районы области тысячи пассажиров. На вечер пришли представители перечисленных выше профессий, чтобы поблагодарить пилотов за самоотверженность и внимание, нелегкий труд. Накануне передачи телеоператоры побывали на севере Урала, в районе Усть-Мальи, и камера засняла работу комсомольско-молодежного экипажа Сергея Салищева.

На вечер были приглашены молодые пилоты, совсем недавно пришедшие в

году, хорошо сказал на вечере об ответственности, которая ложится на плечи человека, занявшего левое кресло. О своем наставнике В. А. Финогенове, которому считает себя многим обязанным, рассказал Николай Калинин. Свои стихи о первом самостоятельном полете прочитал командир Ан-2 В. Журавлев. Грамота Министра гражданской авиации Б. П. Бугаева была вручена на вечере лучшему пилоту ПАНХ управления Павлу Сазонову.

На вечере состоялось вручение свидетельства победителям конкурса «Лучший по профессии», алые ленты были повязаны командирам самолетов А. Ф. Куклину, В. Г. Бересневу, авиатехнику И. К. Пастушку. Знаками ЦК ВЛКСМ «Золотой колос» награждены победители социалистического соревнования.

Улыбки художника



«Зайцы? В глаза их не видела!»



Ну и что же, что вы вместо Сочи оказались на Таймыре? Все равно ваш багаж улетел в Хабаровск.

Рис. С. Ашмарина.

Свердловск, «Авиатор»
20, УРАЛА

За редактора А. В. НАГИБИН,

Тел. 295-461, 295-496.

НС 26758. Заказ № 8317.

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