

АЭРОФЛОТУ—45

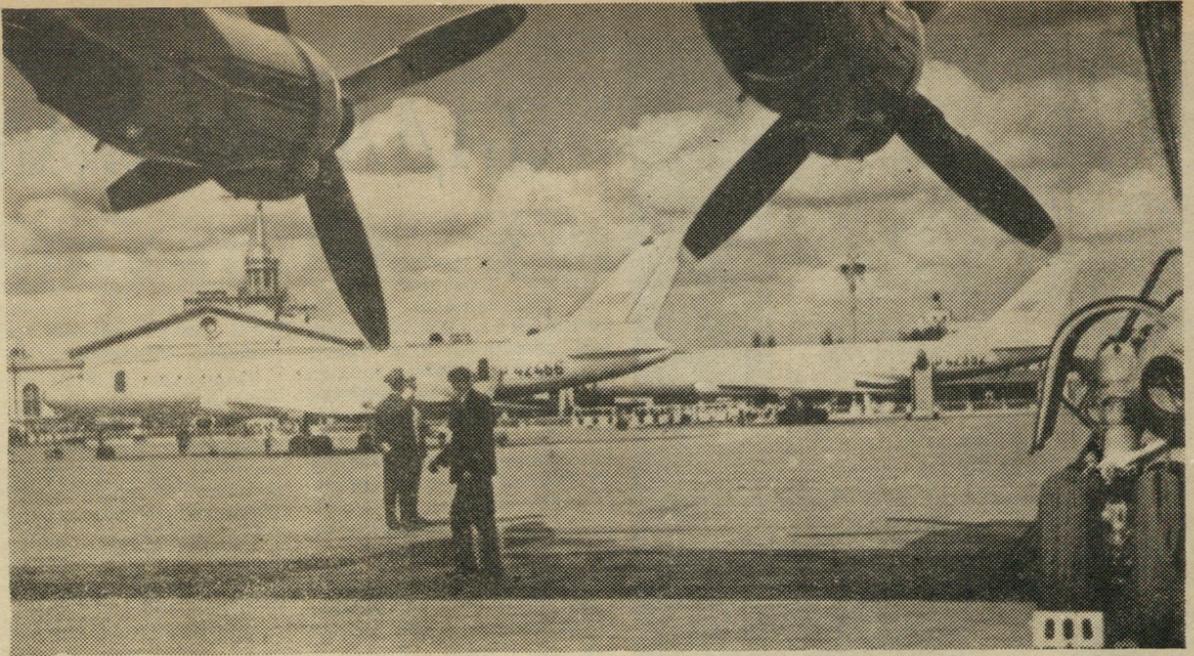
9 февраля 1923 г., когда по инициативе В. И. Ленина был создан постоянный совет по гражданской авиации, считается днем рождения Аэрофлота. От первых несовершенных отечественных самолетов «Илья Муромец» авиация шагнула к скоростным лайнерам ИЛ-18, ТУ-124, ИЛ-62, ТУ-134, легко преодолевающим «пространство и простор». За два месяца полетов на первой воздушной трассе страны Москва—Нижегород было перевезено 400 пассажиров, столько их теперь отправляет за день наш аэропорт.

С авиацией я связан двадцать пять лет, с 1948 года работаю в Кировском подразделении. 25 самолетов ПО-2 перевозили почту, грузы, пассажиров. Любая трасса области на ПО-2 для сегодняшнего пассажира покажется по времени дальней. Например, в Вятские Поляны воздушному путешественнику приходилось добираться около четырех часов, сейчас это расстояние самолет покрывает за час двадцать минут.

Мне пришлось трудиться с экипажами, которые были пионерами авиационных работ в Кировской области. К 50-летию Октября воздушные земледельцы записали на свой счет свыше 300 тысяч гектаров.

Полтора года назад мы приняли пассажиров, которых доставил к нам АН-24. А скоро этот самолет появится на воздушных трассах нашей области.

Н. ГОЛОМИДОВ, работник Кировского АТБ.



Пролетарии всех стран, соединяйтесь!



Авиатор

УРАЛА

ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

№ 6 (1652).

СРЕДА, 14 ФЕВРАЛЯ
1968 ГОДА

Год издания
XXVI

3 А 12 месяцев прошлого года по лентам транспортеров Свердловского ОПП ушло на вылет 27 миллионов 318 тысяч писем. Прямо с транспортера весточки с пометкой «авиа» попадают в кузов автомашины,

РЕПОРТАЖ

С пометкой «АВИА» на конверте

через несколько минут оказываются в салоне воздушного лайнера и стартуют в поднебесье.

Это самый последний этап земного пути авиакорреспонденции. Все стадии оформления вылетов писем, посылок и бандеролей проходят в большом светлом здании рядом с аэровокзалом — отделении перевозок почты по воздушным путям.

О беспокойной работе этого учреждения рассказывает заместитель начальника отделения В. В. Плотников:

— Весь поток авиакорреспонденции мы условно делим на 3 составные части — корреспонденция входящая, исходящая и переходящая. Одни письма и посылки приходят в Свердловск, другие уходят из Свердловска, третьи, транзитные, делают у нас кратковременную остановку для пересадки на другой самолет.

Работники отделения привыкли к специфичным, сезонным и праздничным грузам. Например, с 15 июня начинается летний «фруктовый сезон» — с юга на Урал и в Сибирь идут посылки с фруктами. В декабре роли меняются. С востока страны на Кубань и Кавказ отправляются тщательно упакованные таежные красавицы-елки. То же самое происходит с письмами. В будничные дни из ОПП уходит в рейс 500, а в праздничные дни — 1500 килограммов (!) Поток писем в среднем возрастает на 20 процентов в год.

Систематически увеличивающийся объем работы требует внедрения механизации на рабочих местах сортировщиков почты. Несколько интересных автоматов здесь уже установлено. Например, скоро вступит в строй установка сортировки посылок. Оператор УСП будет, стоя у пульта с клавишами, сортировать посылки сразу на 21 направление.

На первом этаже здания ОПП бросается в глаза большой, в несколько рядов стеллаж с газетами. Здесь рабочее место сортировщиков малотиражных, центральных советских и зарубежных изданий Ани Ложкиной и Вали Лаптевой.

Только вблизи становятся заметными цифры под каждой ячейкой стеллажа. Это номера почтовых отделений города Свердловска. Девушки ежедневно сортируют газеты по количеству подписчиков в отделениях связи. Это нелегкий труд. «Пионерская правда», например, приходит три раза в неделю тиражом по 37 834 экземпляра.

...Авиапочта доставляет корреспонденцию адресату в два с половиной раза быстрее, чем железнодорожный транспорт. Поэтому люди, которые трудятся в Свердловском отделении перевозок почты по воздушным путям, сортировщики Г. И. Костицина, О. А. Белозерова, операторы М. Г. Быков, В. В. Бабурина и многие другие стараются работать четко, не теряя ни минуты драгоценного времени. Помните о них, вынимая из почтового ящика письмо с пометкой «авиа» на конверте...

В. ГУРИН.

О людях хороших

ОПЫТ — ВЕРНЫЙ ПОМОЩНИК

В 1962 году Юрий Зорин окончил авиационное техникум. Каждый новый год был для него этапом на пути к совершенствованию профессии. И хотя времени прошло немного, в Кировском АТБ Юрий известен как лучший техник-дефектовщик. Самым чувствительным прибором в определении дефектов служит ему опыт. Глаза специалиста замечают самую незначительную трещину, обратят внимание на такие неисправности, мимо которых пройдет иной авиатехник.

Недавно при осмотре двигателя на самолете АН-2 Юрий обнаружил дефект, который мог привести к летному происшествию. Трещина находилась в труднодоступном месте, в задней части среднего картера пятого цилиндра. Двигатель на самолете был заменен новым.

Безопасность полетов на-

ходится в надежных руках, если на каждом рабочем месте трудятся такие специалисты.

С. АЛЕКСАНДРОВ.

По путевке «Спутника»

Еще в августе 1967 года Свердловское бюро молодежного туризма «Спутник» получило от авиарботников заявку на поездку в одну из стран социалистического содружества.

Недавно получено разрешение на дружеский визит молодых свердловчан в ГДР. Авиаторы Урала в мае—июне этого года посетят Берлин, Магдебург, Галле и Дрезден, встретят-

ся со своими немецкими коллегами.

Сейчас комплектуется состав туристической группы. Среди тех, кто будет представлять за границей Уральское управление ГА, — летчики, авиатехнические специалисты, бортпроводники и работники службы перевозок первого и второго Свердловских подразделений.

Планируется выступить с небольшими концертами

перед немецкими друзьями. В состав группы молодых авиарботников включены авиатехники АТБ Кольцово лауреаты Всероссийского конкурса художественной самодеятельности Иван Драганов и Александр Латышев.

Н. ПЕТРОВ,
помощник
начальника
политотдела
по комсомольской
работе.

Ни на минуту не прекращается работа в крупнейшем аэропорту Урала Кольцово.

Днем и ночью стартуют в свердловское небо советские воздушные лайнеры.

На снимке: аэропорт Кольцово города Свердловска

Крылатые будни МОЛОДЕЖНАЯ СМЕНА

В Кировском аэропорту организована комсомольско-молодежная смена отдела перевозок, которой руководит Сергей Смирнов.

На своем собрании комсомольцы постановили: работать под девизом «Ни одной жалобы от пассажира!».

Это решение стало одним из пунктов социалистических обязательств в честь 50-летия ВЛКСМ.

Молодые работники отдела перевозок собирают материалы для оформления стенда «В мире интересного». Молодежь службы во главе с членом комитета комсомола подразделения Антониной Котовой приняла участие в оформлении комнаты матери и ребенка.

Конкурс по НОТ

В АТБ первого Свердловского подразделения проходит смотр-конкурс между творческими бригадами по разработке лучшего плана НОТ на 1968 год.

По условиям конкурса мероприятия планов должны быть направлены на улучшение организации и оснащения рабочих мест, экономию материалов, запасных частей и электроэнергетики.

Организаторы конкурса — члены совета НОТ — отдельным вопросом выделили улучшение планирования, нормирования и материального стимулирования.

То Аэрофлоту

ВОЗДУШНЫЙ АРХЕОЛОГ

Вылетев из Симферополя, летчик В. Ерошенко взял курс на Черное море. Вдруг он заметил на берегу реки Булаганак какой-то странный рисунок.

Летчик сообщил об этом открытии ученым. На берегу реки пришли археологи. Предположения летчика

подтвердились. Под слоем земли лежал покинутый город. Над фундаментами его домов трава имела дру-гой цвет, чем на окружающей местности. Это и создало рисунок, видимый только с воздуха. Открытый город был основан в III веке до нашей эры.



Комсомолка Тамара Дроздова работает в Свердловском горгостепе Аэрофлота кассиром. Она точно и вежливо отвечает на вопросы воздушных путешественников, правильно выписывает билеты.

Читатель продолжает разговор ЗАДАЧА НАМ ПО ПЛЕЧУ

В состав народной дружины нашего подразделения входит восемь служб. Штаб дружины находится в специальной комнате в клубе аэропорта. График дежурств, как правило, составляется заранее и утверждается командиром народной дружины П. П. Зыковским. Такой порядок помогает начальникам служб планировать выходы на дежурство своих представителей.

Однако случаи срыва дежурств по вине отдела перевозок (начальник А. Д. Кинев) и СМУ-8 (начальник М. И. Соколов) не являются редкостью. Несколько лет назад СМУ-8 имело беспоспособную народную дружину, которую возглавлял т. Старыгин. Не стало Старыгина — исчезла дружина. Неужели в таком большом коллективе нельзя найти активиста, который смог бы оживить дело? Конечно, можно. Но начальник СМУ-8 т. Соколов и секретарь партийной организации т. Романова занимают в этом вопросе ничем не объяснимую позицию.

Неравными отношениям к общественному долгу всех перещеголяла служба АМСР. Работники этого коллектива демонстративно заявляют: «Мы ходим в народную дружину не будем — у

нас у всех высшее образование». Но разве это повод для дискуссии? Отношение к общественным делам у этих «образованных» людей, мягко выражаясь, странное... Большую помощь оказывают дружинникам Кольцовского райотдела милиции. Но аэровокзал растет. И эта помощь становится недостаточной.

Опыт работы подсказывает, что на территории Кольцовского подразделения необходимо создать какой-то филиал Октябрьского райотдела милиции с круглосуточным дежурством.

Верными помощниками органов милиции у нас в подразделении являются службы движения и связи (начальники службы А. А. Теплицкий и П. Н. Хворостов), летный коллектив под командованием В. Н. Хусаинова и АТБ, где начальником Я. М. Ярошевич.

Члены народной дружины этих коллективов добросовестно относятся к выполнению общественного долга по охране порядка. Многие вопросы, связанные с работой народной дружины первого Свердловского подразделения, могут быть положительно решены только с помощью командования, партийной и профсоюзной организаций.

В ПОИСКЕ РЕЗЕРВОВ

Сокращение простоев самолето-моторного парка находится в прямой зависимости от организации труда, в которой предусматривается правильная расстановка членов бригады, применение механизации, ликвидация внутрисменных потерь рабочего времени на регламентах. В этом направлении в нашем АТБ сделаны первые шаги. Улучшение организации труда, кроме того, связано с ломкой укоренившихся навыков, традиций. Нам придется перестраивать работу бригад, участка трудовых регламентов, тот график, который существует сейчас, нас не устраивает. Продолжитель-

ность смены в одиннадцать часов является малопродуктивной. В Пермском подразделении, например, накоплен интересный опыт по НОТ на участке трудоемких регламентов, думаю, что многое из того, что есть у них, мы сможем применить у себя. Можно назвать несколько причин, которые увеличивают время простоя самолетов на техническом обслуживании. Одна из них — прогонка двигателя на жидкости на МПК, которая производится в период, когда самолет находится уже на регламенте. Значительно влияет на работу АТБ плохое взаимодействие служб подразделе-

ния. Нам постоянно приходится ощущать на себе их недочеты. У АТБ немало претензий к автобазе. Ежедневно для нужд АТБ автохозяйство должно выделять бортовую машину, работы у нее всегда предостаточно. Но получить ее не так-то просто, лишь после многочисленных звонков, напоминаний руководства автобазы нисходит к нашим просьбам. Поэтому часто бывает так, что инженером УТР приходится искать машину, чтобы вести самолет на форму.

В АТБ разработан план по НОТ, часть мероприятий внедрена в жизнь. В настоящее время в службе практикует-

ся для оказания действенной помощи в оперативных сменах, обслуживающих самолеты АН-2, приход руководящего состава АТБ к началу работы смен. Заканчиваем оборудование технического класса и оформление схем разрезов всех агрегатов.

Повседневное, настойчивое внедрение новшеств в организацию труда даст желаемые результаты, приведет к сокращению простоев самолето-моторного парка на техническом обслуживании.

А. СЫНКОВ,
начальник АТБ
Кировского подразделения.

Сильные духом

Навстречу 50-летию Советских Вооруженных Сил

1. Их оставалось только двое

Прибитые зноем к голубому небу облака неподвижны. Хороша погода — только летать! Но над аэродромом вторую неделю тишина — все на оперативно-полевых занятиях. Нарядка протарахтит на Вильно «почтарь» или пройдет стороной «тяжеловоз» — пассажирский.

Военный авиационный техник первого ранга Иван Химичев весь день в заботах: надо собрать помощников, ехать за новыми самолетами, а тут, пока он был в Аранах, прибыли новобранцы в охрану. Молодежь. Только что с призывного пункта, третий день как шинели надели. Объяснять с каждым шагом. Вчера он, наконец-то, добрался до самого себя: поблизил в парикмахерской, поужинал в ресторане. Правда, праздник испортил опять замполит, с которым немного поспорили: действительно ли «рама», 20 июня залетевшая сюда, заблудилась? Так толком и не выяснили. Поблизившая лакированными ботами, замерли на поле «Чайки». Не бывать вам в небе! Вот получим новые и спишут вас отсюда куда-нибудь подальше. — Эй, Химич! Иди на партию, пары нет, — позвали его в штаб. По голосу узнал старшего лейтенанта Базарова.



Засиделись до полуночи. Только когда Базаров сказал: «Уже полночь», — пошли спать. Началось ровно через тридцать минут после воя сирены. В первый же налет бомбардировщики набросились и на городок авиаторов. Один заход — термитные шашки. Загорелись дома, склады, «Чайки». Второй заход — бомбы. Гарнизон — шесть офицеров и три сержанта. — Надо спасать самолеты, которые не горят! Это капитан Обоженко. — Стартеры! Где автостартеры? Но помещение, где они были, уже горело. — Бежим! Будем смотреть, у которых есть ручные. Обоженко уже в кабине. Заработал мотор. Его заглушил реп сверху. Опять налет. Самолет вдруг сорвался с места, понесся среди огня и грохота — зигзагами по всему полю.

И... Немецкие летчики, видимо, подумали, что наши истребители взлетают на схватку и пустились наутек. А Обоженко почти «свечой» взлетает, потом резко меняет курс. Так начинался этот день — 22 июня. Налет следовал за налетом. Потом до полуночи искали десантников. В час ночи с приказа командира батальона явился сержант Владимир Дорогавцев. Приказ был краток: «Все на аэродроме уничтожить, отходить на восток». Взяли продуктов сколько смогли, взяли боеприпасов, научили новобранцев стрелять. И разделившись на две группы, пошли. Одна пошла на Осиповичи — Бобруйск, другая к Витебску. Кругом был фронт. У деревни Мариногорка группа Химичева перестала существовать — только четверых раненых удалось спрятать у жителей. Химичев и сержант Дорогавцев вдвоем добрались до разрез-

РЕФОРМА И ЛЕТНЫЙ КОЛЛЕКТИВ

В этом году первое Свердловское авиационное подразделение перешло на новую систему планирования и экономического стимулирования. Постому старые методы хозяйствования должны быть отодвинуты назад, а на смену им прийти новые, более эффективные.

В нашем летном подразделении проводится работа в последнее время стала более осязаемой. Первое занятие экономической учебы с летным составом показало, что далеко не все авиаторы ясно представляют экономическую реформу применительно к летной работе. Поэтому в плане НОТ подразделения на 1968 год предусматривается систематическое проведение занятий.

Создан совет научной организации труда, в который включены представители командировочного состава, инженеры, экономисты. Совет разработал план мероприятий.

Наглядная агитация должна напоминать авиаторам, сколько стоит минута полета самолета ИЛ-18, АН-12, АН-24. Какую сумму в рублях даст экономика одного процента топлива в масштабе подразделения? Сколько дополнительной прибыли получит подразделение, если коммерческую зарплату каждого самолета повысить на 1 процент!

Неверно будет думать, что таким способом можно сразу решить все проблемы экономики или, скажем, повысить производительность труда, но это заставит каждого летчика спросить себя, все ли сделано на пути к решению такого вопроса. Планово, систематически повышать хозяйственную грамотность, расширять экономический кругозор каждого работника — вот что главное сейчас.

В. УТКИН,
бортрадист самолета ИЛ-18.

РАДИОТЕХНИЧЕСКОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ И БЕЗОПАСНОСТЬ — ЕДИНОЕ ЦЕЛОЕ



Инженерно-технический и руководящий состав коллективов связи и радионавигации уральских аэропортов в минувшем году приложил много усилий к решению задач по обеспечению безопасности и регулярности полетов. Освоенные и внедренные в эксплуатацию новые радиотехнические средства уже в этом году позволили снизить в аэропортах минимумы погоды для взлетов и посадок самолетов.

Сейчас на территории наших подразделений введена новая система управления воздушным движением (УВД). В основу ее положен принцип — «Управляет движением самолетов тот диспетчерский пункт (диспетчер), который «видит» и слышит самолет». Обеспечение этого принципа потребовало увеличения числа РДС и, следовательно, средств радиолокационного контроля за полетами, организации современной электросвязи между смежными РДП,

УКВ и КВ, связи вновь организованных РДС с аэропортами. Ввод в действие новых радиолокационных пунктов позволил расширить площадь «просматриваемого» ими пространства. Теперь самолеты, независимо от маршрута полета, непрерывно находятся в поле зрения наших РДС.

Между многими смежными РДП и ВРДП организована диспетчерская громкоговорящая связь по проводам. Свердловская служба УВД может одновременно, используя громкоговорящую связь, решать вопросы с шестью аэропортами. Несколько лет тому назад о такой связи и оперативности можно было только мечтать. Кроме необходимого РДС, она практически решает вопрос обеспечения радиосвязи с самолетами на УКВ при любом удалении самолета и на всех трассах полета. В самом деле, самолет, например, находясь в районе Кировской РДС, может от нее

первой категории, строящихся в соответствии с Директивами XXIII съезда КПСС. Необходимо со всем инженерно-техническим составом и работниками УВД изучить и в практической работе реализовать новые правила технической эксплуатации наземных радионавигационных средств.

В эксплуатации, оборудовании и строительстве объектов связи и радионавигации у нас имеются и серьезные недостатки. Мы не добились полной ликвидации аварий на объектах. Сравнительно медленно повышается надежность работы аппаратуры, особенно в Кировском и Челябинском аэропортах, где руководители подразделений недостаточно принимают мер и требовательности к ликвидации нарушений в работе средств связи и радионавигации.

Нет должного внимания, достаточной настойчивости у начальников служб в выполнении приказа МГА об организации в аэропортах ремонтно-эксплуатационных мастерских служб связи и радионавигации.

В Перми с момента от-

СПОРТ • СПОРТ • СПОРТ СТАРТЫ В ЗАРЕЧНОМ

С 1 по 6 февраля в Заречном парке города Кирова проходили лыжные соревнования авиаторов.

В лыжном марафоне приняли участие спортсмены АТБ, службы связи, перевозок, летного коллектива и АМСР.

Спортсмены мужского пола стартовали на дистанции 10, а женщины — 5 километров.

Воскресный слет отдыха

Два дня, 10 и 11 февраля, проходил слет любителей туризма. Участники слета собрались в живописной местности на базе пионерского лагеря «Красная горка». На второй день слета была проведена туристическая эстафета. Спортсмены-авиаторы получили во время этого похода отличный заряд бодрости.

Было бы неплохо сделать воскресные слеты отдыха традиционными.

В. КАШАФУТДИНОВ.



Четко и оперативно выполняет свои обязанности диспетчер КДП Курганского подразделения коммунист Михаил Дмитриевич Шлово. Михаил Дмитриевич работает в Курганском аэропорту более пяти лет. Он удачный коммунистического труда, член общественной комиссии по безопасности полетов. На снимке: диспетчер КДП М. Д. Шлово за диспетчерским пультом. Снимок В. ГУРИНА.

Авиаторы.

Приближается праздник — день Советской Армии. Советуем вам своевременно поздравиться об отправке поздравлений: писем, открыток, телеграмм, подарочных посылок и бандеролей или переводов-заказов на подарки.

По переводу-заказу в пункте назначения работники продовольственных или промтоварных магазинов сами вручат адресату заказанный вами подарок, известив вас об этом специальным уведомлением.

Список городов, магазинов — и перечень товаров вы можете узнать в предпрятиях связи при подаче перевода-заказа.

С 13 по 17 февраля поздравительные телеграммы принимаются по льготному тарифу (в два раза дешевле против обычного тарифа и с указанием срока вручения).

Отправляя поздравления свердловчанам, не забудьте указать в адресе буквенный индекс и номер отделения связи.

Свердловский почтамт.

да Мирано под Бобруйском, где добрые люди подсказали зайти к железнодорожнику Роману. У него они переночевали, переоделись и с адресом к надежному человеку, Ипполиту Степановичу Милову, отправились в Бобруйск...

2. «Ефим Гранный»

Второй месяц действовало подполье, созданное Химичевым в Бобруйске. От листовок, сводок Информбюро мстители переходили к боевым операциям.

Один из руководителей групп Виктор Горбачев доложил штабу, что добыт ящик тола и надо его испытать.

Нам начинать, Владимир, — сказал Химичев своему заместителю Дорогавцеву. Решили испытание провести на Минском шоссе, вдали от города.

Оделись потеплее — конец августа, ночь прохладная. Еды взяли на трое суток. Обеспечились поддельными документами — нарядом на заготовку дров и пропусками, которые мастерски делал Дорогавцев. Вышли под вечер. Благополучно миновали посты, выбрались в лес.

Вот и шоссе Химичев пошел осматривать, куда заложить взрывчатку. На дороге все спокойно. Условным повисом вызвал к себе Дорогавцева и Горбачева. Быстро отыскали на шоссе разбитое место и выдолбили ямки железными клямками. Готово! За ночь проскочил только мотоцикл с дорожным патрулем. Начало светать. По краю темно-синего неба вспорхнула заря. По шоссе опять промчался мотоцикл. Подпольщики переглянулись: что за черт? Может, тол негодный?

И только собрались проверить капсулы заряда, как вдали послышался гул. ЕСТЬ!

На шоссе появилась грузовая машина с гитлеровцами. За ней, догоняя, ехали офицеры. Вот легковая почти поравнялась с грузовиком. Один офицер приподнялся, что-то крича.

Два взрыва заглушили все. Эхо метнулось к стенам леса, оттолкнулось от них вверх. Легковая перевернулась. Машина с солдатами завалилась в кювет.

Уже за полверсты от дороги услышали подпольщики треск автоматов — двое или трое уцелевших немцев стреляли в воздух...

Первый... Был первый фальшивый пропуск, сделанный его руками. Были первые военнопленные, которых он вывел из лагеря. И первый шелок с танками на перегоне Березина-Бобруйск. И первая любовь...

Нина Гриневич приехала в Бобруйск к старшей сестре Лиде, которая уже была в организации. Зная характер младшей — «Ох, и любопытная! Все-то надо знать», — Лида рассказала ей обо всем.

— Не только смотри! Больше ни слова никому. А через месяц они давали клятву — их принимали в группу. Нине было всего семнадцать. Среднего роста, с ясными, доверчивыми глазами. Ямочки на щеках.

Однажды Химичев заговорил о делах. И неожиданно взял ее руки в свои: — Нина, меня зовут Иван. «Ефим Гранный» — подпольная кличка. Так и объяснялся.

А жизнь текла медленными каплями-днями. Росли группы. Рос счет дерзких дел. В декабре в подполье пролез провокатор. За день до облавы Ефим Гранный с двадцатью человеками ушел из Бобруйска в лес, к партизанам. **А. ШАРАПОВ.** (Окончание следует)

ПРИНОСИМ ГЛУБОКУЮ БЛАГОДАРНОСТЬ КОЛЛЕКТИВАМ ОРГАНИЗАЦИИ И ВСЕМ ЛИЦАМ, РАЗДЕЛИВШИМ С НАМИ ГОРЕ И ПРИНЯВШИМ УЧАСТИЕ В ПОХОРОНАХ ДОРОГОГО НАМ МИХАИЛА ЕФИМОВИЧА ГОРБИК. Семья покойного.



НАШ ЦВЕТОК

Одна из древних легенд повествует, что алая кровь, пролитая за свободу, прорастает алым цветком. На баррикадах Парижской коммуны кровь коммунаров проросла благородным цветком. Красная гвоздика была паролем на лацкане пиджака революционеров.

Мы вступили в 50-й юбилейный комсомольский год. И с высоты стремительного подъема гордо оглядываем пройденный путь. Взяв с собой энергию вчерашних свершений, идем в завтрашний день, чтобы выше и выше поднимать знамя революции.

Яркими огоньками вспыхивают интересные начинания молодежи нашего управления, об этом свидетельствуют успехи комсомоль-

цев Курганского, Магнитогорского, Пермского подразделений.

Сегодняшним номером мы открываем счет славным делам комсомолии. Пусть в каждом летном, ремонтном, строительном коллективе инициатива и поиск возрастят легендарные гвоздики полезных дел, трудовых подвигов. Пусть каждый молодой авиатор вложит свой цветок в наш общий букет трудовых подарков славному юбилею ВЛКСМ.

Наша анкета «Если тебе комсомолец имя» должна помочь увидеть все хорошее, вскрыть недостатки, разжечь огонек начатого социалистического соревнования авиационной молодежи Урала «Эстафета трудовой славы поколений».



КОМСОМОЛЬСКИЙ КЛУБ

«Красная гвоздика»

Тон задает молодежь

В летном коллективе Кировского подразделения, где командиром Г. С. Симонов, началась подготовка к авиационным работам. У авиаторов спецприменения идут сейчас теоретические занятия. В летном коллективе сформированы комсомольско-молодежные экипажи, которые борются за право называться экипажем самолета имени 50-летия Ленинского комсомола. Застрельщиками этого соревнования стали молодые командиры самолетов В. Воронов, В. Корсаков и С. Николаев.

Адресат: «Красная гвоздика»

ЭТО СИМВОЛИЧНО!

Сам факт появления на страницах газеты молодежного клуба — явление оградное. Особенно приятно, что в юбилейный для Ленинского комсомола год клуб носит имя революционной песни. Это символично!

«Новорожденному» хочется пожелать интересных, смелых диспутов, творческого горения и, главное, историзма. История комсомола за 50 лет полна героических дел — ветеранам есть о чем рассказать нам, комсомольцам 60-х годов.

В добрый путь, «Красная гвоздика», наш цветок...»

Любовь АВЕРКИЕВА, член комитета комсомола первого Свердловского подразделения.

сомольцы цеха оказали мне большое доверие, избрав комсоргом. В 1967 году я начал свой трудовой путь, получил специальность.

3. Наш коллектив предприятия очень дружный. Свободное время часто проводят вместе. Организуются турпоходы, массовые выезды за город.

Но наши руководители цеха еще очень плохо относятся к организации спортивных мероприятий. Чтобы освободить команду на соревнования, необходимо затратить много усилий. Спортсменов нужно уважать. Они защищают спортивную честь завода.

4. В этом году я взял обязательство бороться за звание ударника коммунистического труда. К золотому юбилею комсомола постараюсь завоевать это звание.

5. Нам всегда были дороги традиции старых комсомольцев, ветеранов нашего производства. Они помогают нам делом и советом. Пенсионеры Н. М. Кислицын, В. А. Мочалов до настоящего времени наши советчики и активные помощники.

АНКЕТА

«Если тебе комсомолец имя»

1. ПОЧЕМУ ТЫ СТАЛ АВИАТОРОМ? ДОВОЛЕН ЛИ ТЫ СВОЕЙ ПРОФЕССИЕЙ?
2. ЧЕМ ЗНАМЕНАТЕЛЕН БЫЛ ДЛЯ ТЕБЯ ЮБИЛЕЙНЫЙ ГОД СОВЕТСКОГО ГОСУДАРСТВА?
3. ЧТО ХОРОШЕГО В РАБОТЕ ВАШЕЙ КОМСОМОЛЬСКОЙ ОРГАНИЗАЦИИ, ЧТО НЕОБХОДИМО СДЕЛАТЬ, ЧТОБЫ ОНА СТАЛА ПО-НАСТОЯЩЕМУ БОЕВИТОЙ?
4. ТВОИ ПЛАНЫ В ЮБИЛЕЙНОМ ГОДУ ЛЕНИНСКОГО КОМСОМОЛА?
5. В ЧЕМ ТЫ ВИДИШЬ ПРЕЕМСТВЕННОСТЬ НЫНЕШНЕГО ПОКОЛЕНИЯ МОЛОДЕЖИ С КОМСОМОЛЬЦАМИ 20-Х ГОДОВ?

Сегодня в комсомольском клубе «Красная гвоздика» на анкету «Если тебе комсомолец имя» отвечают пилот Уктусского аэропорта Борис Щербачев и дефектовщик ремпредприятия Анатолий Тихонов.

БОРИС ЩЕРБАЧЕВ, ПИЛОТ



1. Почему-то очень распространено мнение, что летчик обязательно с детства должен был мечтать об этой профессии. Это, действительно, применительно к большинству. Но вот я, например, после окончания 10 класса не знал, пойду ли я работать или учиться. Все решил разговор с одним знакомым пилотом...

Работой сейчас очень доволен. Редкая профессия сравнится с профессией летчика по эмоциональной наполненности. И потом, она обязывает и даже требует постоянной учебы, постоянного сохранения «формы». И редкая профессия дает такие возможности роста.

2. Самое значительное, что было для меня в прошедшем, юбилейном году, — это начало трудовой деятельности, начало самостоятельной работы. Это весьма знаменательное, надолго запоминающееся событие в жизни каждого человека.

3. Работа нашей органи-

зации на отчетных собраниях признается, как правдиво, «удовлетворительной» или «хорошей». Я по натуре из тех комсомольцев, которые становятся «активными» лишь тогда, когда их об этом просят или даже принуждают, — и так бывает. Если в организации есть еще такие, как я — а их, мне кажется, больше половины, то трудно говорить о какой бы то ни было работе с такими вот «комсомольцами». Вот сейчас, правда, я избран в два органа — «Комсомольский прожектор» и редколлегию — попробую себя, совсем ли я безнадежен.

Мне кажется, что настоящей работой в нашей организации станет лишь тогда, когда каждому комсомольцу найдется какое-нибудь дело или будет дано какое-либо поручение. Комсомолец без них превращается в плательщика взносов и заседателя на собраниях. Никакими другими формами работы он не за-

нят. Отсюда и пассивность, которая так возмущает секретарей комсомольских организаций. У меня сложилось такое впечатление, что о причинах этой апатии они не хотят подумать.

4. В этом году основная моя задача — подготовка к сдаче зачетов на класс.

5. На этот вопрос трудно вот так сразу дать ответ.

Преемственность нынешнего поколения молодежи с комсомольцами 20-х годов существует, пожалуй, в основном — в самом духе комсомола, этой организации передовой коммунистической молодежи. Но мне кажется, что энтузиазма того времени сейчас уже нет в молодежи, нет какого-то особенного задора, огонька, которым горели тогда все. Сейчас в чем-то новом, другом надо искать источники энтузиазма. А вот в чем?

АНАТОЛИЙ ТИХОНОВ, ДЕФЕКТОВЩИК

1. Работа моя, нельзя сказать, чтобы была чисто авиационной. Я дефектовщик, занят ремонтом авиационных двигателей. Но это не значит, что она не важнее работы летчика, авиатехника. Общий наш труд служит главной задаче: регулярно и безаварийно производить по-



леты, обслуживать воздушных пассажиров.

После средней школы я хотел поступить в авиационный институт. Не поступил. Сейчас на производстве ближе познакомился с авиацией и от этого мое желание еще больше укрепилось, в институт обязательно поступлю.

2. В юбилейный год ком-



НЕРАЗЛУЧНЫЕ ДРУЗЬЯ.

Фотоэтиюд А. ТОРОПОВА.



Свердловск-20, аэропорт Уктус. 22-05-21, доб. 1-96.

За редактора А. КРУШИНСКИЙ.

НС 15051. Заказ № 1900.

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