



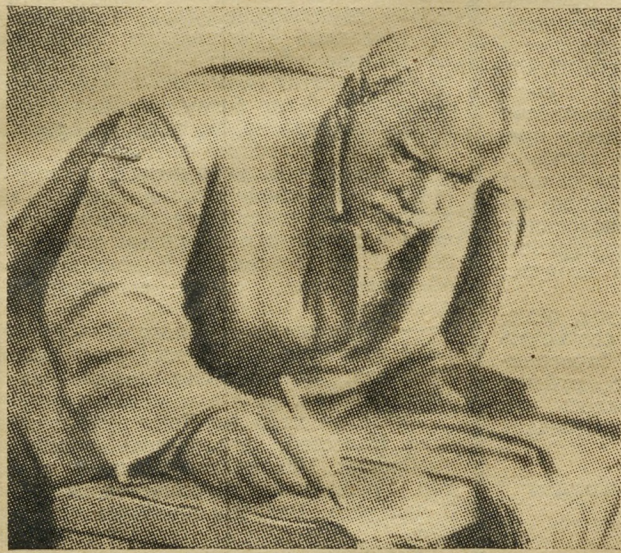
Авиатор

УРАЛА

ОРГАН УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ
И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

НА МАРШЕ— ТРЕТИЙ, РЕШАЮЩИЙ

21 апреля — все на ленинский коммунистический субботник



Штаб за работой

В Курганском авиапредприятии создан штаб по проведению Всесоюзного коммунистического субботника. В него входят представители командования и администрации, партийной, комсомольской и профсоюзной организаций.

На прошедшем заседании штаба был выработан план проведения субботника. Более трехсот человек выйдут на работу по благоустройству территории аэропорта, остальные работники авиапредприятия примут участие в субботнике на своих рабочих местах. Летный состав в этот день отчисляет в фонд пятилетки часть налета.

П. ЦЫБЕНКО,
заместитель командира по политико-воспитательной работе Курганского авиапредприятия.

ИХ, ВЫЛЕТЕ В Ш И Х 18 января с аэродрома Шереметьево, было тринадцать. Через месяц на борту самолета появился четырнадцатый человек — ваш корреспондент. Дело, конечно, не в суеверии. Просто жалко и

к рангу первооткрывателей такого рода. Ведь задача экипажа в том и заключалась, чтобы продемонстрировать качества машины в самых трудных условиях. ЯК-40 с блеском выдержал этот тяжелый экзамен. Сколько авиацион-

ДЕНЬ УДАРНОГО ТРУДА

Пассажир Егоров, летевший из Уктуса в Туринск, оставил в книге благодарностей такую запись:

«Очень доволен полетом. Комсомольско-молодежному экипажу Кинева выражаю благодарность».

Запись появилась 24 марта. В этот день перед полетом авиаторы собрались на митинг, на котором был поддержан почин коммунистов Чкаловского района — объявить 24 марта днем ударного труда.

ПРОИЗВОДСТВ Е Н О-ФИН А Н С О-ВЫЙ план за 2 месяца 1973 года Ижевское предприятие не выполнило.

Это неутешительное заключение возникает при взгляде на бланк процентного выполнения плана. Есть, правда, в нем графы, где процент перешагнул за 100, но в строчке против основного показателя — участкового пассажирооборота — стоит 95,2 процента.

Невыполнение плана по участковому пассажирообороту, если смотреть на производственную сторону дела, было вызвано неблагоприятными погодными условиями февраля, 5 календарных дней в этом

том Львов — Москва». Но такого объявления никто не услышал. Потому что это был внереисовый самолет. В Москву вернулся после полета по семнадцати странам Африки наш ЯК-40.

Встретить странника пришли Главный конструктор Сергей Яковлев и Михаил Бендерский, журналисты, родные, близкие. Первые поздравления, объятия, поцелуи.

— Вы знаете, какая вчера в Москве была метель? Мы думали, что дорогу не найдете, — шутит М. Бендерский.

— Да мы бы вслепую добрались, — в тон ему от-

вещает командир корабля Валентин Мухин.

— Зачем же вслепую? Мы тоже постарались. Видите, какую погоду вам показали...

Затем прямо на поле состоялась короткая пресс-конференция. Участники полета рассказывали журналистам о том, как ЯК-40 принимали в Африке. Его успех был постоянен. Он обеспечен благодаря труду большого коллектива конструкторов и строителей, спаянных одним стремлением: дать людям сильные, надежные крылья и отправить их в странствие по воздушному океану. Это — благородная цель. Цель их жизни.

А. НИКАНОРОВ.
«Неделя».

Авиаторы ответили делом на призыв коммунистов.

Коммунисты И. Карташев, Г. Е. Курбаковских, комсомольцев В. Кинев и многие другие авиаторы выполнили производственное задание на 105—107 процентов при производительности труда 103—105 процентов.

В. ДЕРЕВЯНЧЕНКО,
заместитель командира летного подразделения Уктусского авиапредприятия по политико-воспитательной работе.

Слагаемые плана

Снижение плана по коммерческой загрузке сказалось на уменьшении объемных показателей — участковому и эксплуатационному тонно-километражу, а это, в свою очередь, повлекло невыполнение плана по повышению производительности труда — 97,1 проц.

Несмотря на эти неутешительные цифры, данные за два месяца показывают, что резервы и возможности для выполнения плана у предприя-

тия есть. Прежде всего это видно из прибыли за январь-февраль. Она составила 104,8 проц. планируемой. Из чего складывается это увеличение? Уменьшены плановые затраты, а главное — предприятие получило дополнительно 22 тысячи рублей от перевыполнения плана по транспортной авиации.

Эта сумма компенсировала перерасход по смете расходов, в том числе на текущий ремонт, перекрыла недовыполнение плана по авиации спецприменения.

Таким образом, экономический анализ показывает, что план первых двух месяцев текущего года не выполнен, в основном, из-за неблагоприятных погодных условий. Конец марта также не баловал нас чистым безоблачным небом. Тем не менее у Ижевского авиапредприятия имеется реальная возможность выполнить план месяца вопреки капризам весны.

Г. КОСЕНКОВА,
и. о. начальника
планово-экономического отдела.

г. Ижевск.

23 МАРТА в Кремле большой группе работников гражданской авиации были вручены ордена и медали, которых они удостоены за большие достижения в выполнении плановых заданий по авиаперевозкам, применению авиации в народном хозяйстве страны и освоению новой авиационной техники.

Вручение наград

Были вручены орден Ленина, Октябрьской Революции, Трудового Красного Знамени, Дружбы Народов, «Знак Почета», медали «За трудовую доблесть» и «За трудовое отличие», а также знаки «Заслуженный пилот СССР» и «Заслуженный штурман СССР».

Вручавшие ордена и медали заместитель Председателя Президиума Верховного Совета СССР А. М. Клычев и секретарь Президиума Верховного Совета СССР М. П. Георгадзе сердечно поздравили награжденных и пожелали им новых успехов в развитии гражданской авиации, досрочном выполнении заданий девятого пятилетнего плана.

(ТАСС).

Старт и финиш ЯК-40

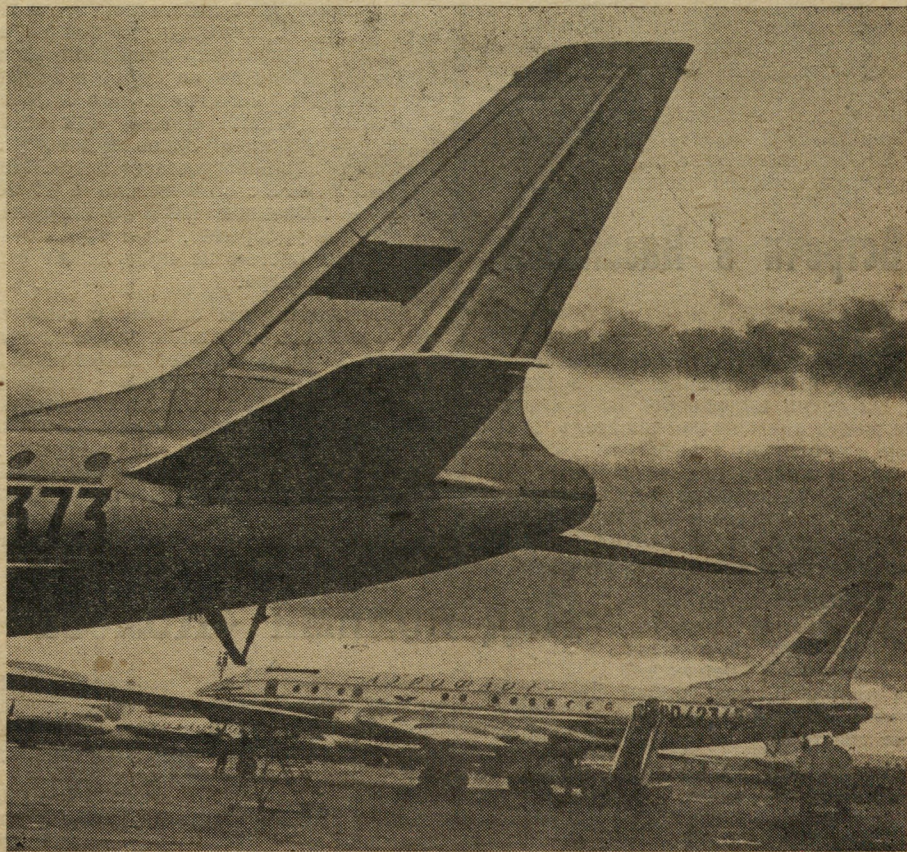
досадно упускать возможность совершить вместе с ЯК-40 увлекательное, невиданное путешествие по странам Африканского континента.

Я поднялся в салон этой комфортабельной машины, когда она уже налетала свыше тридцати тысяч километров и собиралась совершить бросок с восточного побережья Африки на западное. Первые же беседы на борту заставили пожалеть об опоздании на это свидание. Мне рассказывали, как приходилось шумом двигателей разгонять с посадочной полосы стадо слонов, выходить из грозовой полосы, садиться на аэродромы, где еще никогда не приземлялись реактивные пассажирские самолеты. Однако впоследствии и я мог приобщиться

к ряду первооткрывателей такого рода. Ведь задача экипажа в том и заключалась, чтобы продемонстрировать качества машины в самых трудных условиях. ЯК-40 с блеском выдержал этот тяжелый экзамен. Сколько авиацион-

ных специалистов побывало на его борту! И их мнение единодушно: это уникальный самолет, с большим будущим. Вот уже пять лет он успешно эксплуатируется на наших внутренних линиях. Его закупили многие страны. А судя по заключению экспертов, после трансафриканского полета, организованного всесоюзным объединением «Авиаэкспорт», география его коммерческого распространения расширится еще больше.

Полдень. 22 марта. Шереметьевский аэродром заполнен солнцем. В небе появляется бело-голубой корабль. Если бы это был обычный рейс, то по радио сообщили бы: «Совершает посадку самолет Аэрофлота с бортовым номером 87597, следующий маршру-





Первые гектары

ИЛ-18 ведомый экипажем кольцовского командира Фроловского, стремительно взмыл в небо и взял курс на юг. Летим в Ростовскую область. Там в марте начали авиахимработы семь экипажей из нашего Уральского управления — три из Челябинска, четыре из Ижевска.

Цель нашей небольшой экспедиции, точнее комиссии УрУ ГА — проверка инструктаж. В составе экспедиции пилот-инструктор инспекции по безопасности полетов Василий Николаевич Рошин, в прошлом один из первых летчиков-химиков Уктуса, командир первого авиаподразделения «крылатых земледельцев», Василий Никитович Зонов, инженер по применению авиации в народном хозяйстве, в прошлом также пилот и автор этого репортажа.

Наши экипажи работают в Верхне-Донском и Вешенском районе. Уже на борту обсуждаем, как лучше добраться до точек, где начали обработку озимых пилоты с Урала. В. Н. Зонов разложил как штурман карту Ростовской области, купленную предварительно в Свердловске. Штаб сводного подразделения крылатых химиков — в станице Казанской, точнее аэропорту Казанская. Туда и нужно нам попасть прежде всего...

Три с половиной часа пролетели незаметно. В Ростове дождь, плюс пять. Первое знакомство с аэропортом, а затем центром Дона. Связь с городом здесь (не в пример Свердловску) хорошая. Регулярно ходят автобусы, маршрутное такси. На маршрутке добираться до Северо-Кавказского управления ГА. В лётно-штурманском отделе, службе движения и отделе ПАНХ сообщили: условия тяжелые — непогода, снег в большинстве мест сошел, летные поля аэропортов в большинстве своем размокли. В Ростовской области Краснодарском и Ставропольском краю работает не одна сотня самолетов из многих уголков страны. Дали нам и последнюю сводку. Наши пилоты на 18 марта обработали первые 5 тысяч гектаров, налетано 90 часов. Работать приходится в сложнейших условиях, используя буквально каждую минуту. Весна на Дону нынче затяжная, битву за хлеб хлеборобы ведут нелегкую. И уральцы вносят посильную лепту.

Встречи в Казанской

ПРИБЛИЖЕНИЕ шолоховских мест, где создавались бессмертные строки «Тихого Дона», мы почувствовали уже в Ростове, за сотни километров от станицы, где живет знаменитый писатель. В городе курсируют автобусы «Тихий Дон». В просторном подземном тоннеле на Буденновском проспекте нельзя не остановиться и не полюбоваться цветной мозаикой из плитки — карти-

нами из романа: утренняя зорька на Дону, дремлет камыш, взлетели утки; Григорий с отцом на рыбалке, выводят огромного сазана; Григорий приехал напоить коня и встретился с черноокой красавицей Аксиньей...

Аэропорты местных воздушных линий закрыты, поэтому до станицы Миллерово, откуда самолетом рукой подать до Казанской, едем «пяťсот веселым поездом». Семь часов до станицы Миллерово. В районе Красной Аксаея серебристой лентой впервые блеснул Дон, с пламенеющим на воде бакеном и пароходиком вдаль. На берегу грустно вихляет на волне одинокая лодка. Тихий Дон оказался не таким уж тихим. Широка и величава река.

...Снова и снова раскладываем на столике вагона карту области. Удастся ли долететь до Казанской или придется ехать туда автобусом? Казанская — центр Верхне-Донского райо-

БИТВА ЗА ХЛЕБ

Уральские авиаторы
в небе Тихого Дона



на, а там — четыре наших экипажа. Утром следующего дня нашей группе повезло. Дело в том, что накануне почти повсюду была нелетная погода. Ночью подмерзло, площадки стали нормальными, и нам удалось рейсовым самолетом прибыть в Казанскую, кстати подробно описанной М. А. Шолоховым.

Аэропорт здесь небольшой. Начальник его В. И. Тимошук, по совместительству и диспетчер движения, дает команды экипажам на борту в жарко натопленном вагончике. То и дело слышится: «Дайте метео» или «Посадку разрешаю!» Здесь можно убраться от пронизывающего ветра. Недалеке в АН-2 стогометатель СНУ-05 с приспособлением ПСМ-30 загружает азотное удобрение. Снег здесь стал, белым снегом на поле лежит аммиачная селитра.

Идет подкормка озимых с самолета. Челябинский экипаж поднимается в небо. Вскоре самолет заплыл над полями. Снова загрузка — и снова взлет. К 12 часам экипаж, где командиром Ю. П. Глухов, вторым пилотом В. А. Бухин, заходит в теплушку. Они обслуживают колхоз «Красный Октябрь». Командир самолета АН-2 Глухов докладывает: «Устроились ничего. Добираться плоховато. Дела-

ем по 2-3 вылета в день, налетали 10 часов. Нет погоды, используем каждую минуту. Два дня вообще не летали».

В это время подошел и командир сводного подразделения уральцев на Дону Виктор Иванович Самсонов. Он рассказал, в каких колхозах работают наши экипажи, сколько обработано, в каких условиях приходится трудиться:

— Единственно плохо — площадки далеко, порой 18—20 километров от деревни, где живут пилоты. В пять часов приходится вставать — к 8 часам добираются. Было у нас много трений с руководителями колхозов насчет транспорта — кроме как на лошади или на тракторе не добраться. Сейчас добились транспорта. И с самими площадками неувязки — много солончак, с утра вроде аэродром, а к вечеру — со впадинами. А вообще народ у нас дисциплинированный, серьезный, объем работ немал, должны выполнить его.

В самолете экипажа Ю. Глухова и В. Бухина оказался неисправен авиаторизонт. Послали за специалистом, чтобы его заменить. А тем временем В. Н. Рошин и В. Н. Зонов проверили пилотские свидетельства экипажа, оформление всей документации, есть ли допуск к авиахимработам. В. Н. Рошин для профилактики сообщил о замечаниях комиссии Северо-Кавказского управления, проверявшей свои экипажи на авиахимработках. Отмечено, что полученные прогнозы и организация связи не отвечают требованиям, с запозданием экипажи докладывают о начале работ, и раньше, еще находясь в воздухе, об окончании полетов.

Нередко количество полетов, отмеченных в хронометраже, не соответствует количеству полетов на барограммах. Не все рассчитывают рубежи прекращения взлета. Отмечалось, что и маркировка площадок не отвечает требованиям.

не тронутыми. Хранят их в Мещеряковском, как и повсюду, без навеса — их размывают талые воды, дожди. К сожалению, колхозы строить навесы никак не соберутся. Как и аэродромы с твердым покрытием.

В колхоз «Тихий Дон» — в аэропорт Басковская комиссия УрУ ГА доставил самолет АН-2 Челябинского экипажа, где командиром М. В. Прусаков, вторым пилотом Б. Б. Беляев. Используя погожее время, они подкормили суперфосфатом 430 гектаров озимой пшеницы на полях первой комплексной бригады. Всего в хозяйстве этой весной намечено внести удобрения на площади около 1300 гектаров.

В шолоховском краю

ДЕБАРКАДЕР — речные ворота станицы Вешенской. На левый берег Дона добираются летом понтонным мостом, весной, в половодье — паромом или катером.

На высоком берегу — светлый дом писателя М. А. Шолохова. Чистые улицы, привлекательная набережная, новое двухэтажное здание универмага, гостиница «Вешенская», старинное здание церкви — вот достопримечательности знаменитой станицы. Писатель был болен и назначил уральским авиаторам встречу ориентировочно на воскресенье.

К сожалению, встретиться не пришлось — возвращались в Ростов в пятницу. До этого проверяющие провели подробный инструктаж с экипажем М. В. Прусакова. В ночь выпал обильный снег, слоем сантиметров двадцать.

— Сумасшедшая погода! — говорили вешенцы, — это вы нам снег привезли. Дождь, снег, ветер — злая весна.

Битва за хлеб на Дону продолжается. Известно, что норма расхода удобрений 100 килограммов на гектар. Урожайность повышается на 2—3 центнера. Весомая прибавка к урожаю.

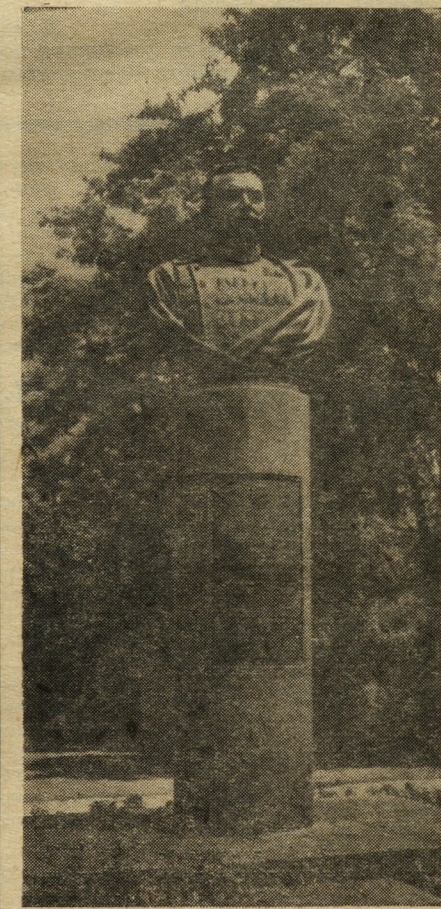
Уральские авиаторы вместе с другими крылатыми тружениками в суровых условиях несут трудную вахту в воздухе и на земле.

До Миллерова — снова автобусом. В пути нас застала пурга.

И вот — борт ИЛ-18. Мелькнула лента реки. Прощай, Тихий Дон! До новых встреч!

Ю. ГЕНДЕРТ,
наш спецкор.

Свердловск — Ростов — Миллерово — Казанская — совхоз Мещеряковский — колхоз «Тихий Дон» — Вешенская — Миллерово — Ростов — Свердловск.



На снимке (слева направо): агроном первой комплексной бригады И. К. Кузнецов, пилоты М. В. Прусаков и Б. Б. Беляев уточняют маршруты полетов самолета.

На втором — памятник С. М. Буденному.

Над полями «Колоса»

БОЛЬШИЕ планы поставил перед тружениками села Курганской области третий, решающий год пятилетки. Хлеборобам активно помогают курганские авиаторы.

Два экипажа АН-2 под командованием одних из лучших пилотов авиапредприятия В. А. Иванова и В. А. Селянина начали работу над полями хозяйств

Курганской области — ганским авиаторам ПАНХ. Уже сейчас все экипажи опытной областной станции и колхоза «Колос», готовы к вылетам и только погодные условия не разрешают начинать работы.

Р. ТЮМЕНЦЕВ, командир подразделения ПАНХ Курганского авиапредприятия.

На темы

Главное — безопасность полетов

В ФОНД ПЯТИЛЕТКИ

СТРОЖЕ, ТРЕБОВАТЕЛЬНЕЕ

Недавно в Кольцово проведено совещание начальников (старших инженеров) отделов технического контроля АТБ предприятий. С докладом об итогах безопасности полетов в АТБ предприятий управления за 1972 год и задачах ОТК в повышении технического состояния авиационной техники и в обеспечении безопасности полетов выступил главный инженер управления И. Е. Машкинский. О мерах, принимаемых ОТК АТБ Свердловского авиапредприятия по улучшению технического со-

стояния авиационной техники, обеспечении безопасности и регулярности полетов доложил Г. В. Смирнов. Старший инженер ОТК АТБ Свердловского предприятия Е. В. Каменских сообщил о работе по предупреждению повторяемости дефектов по спецоборудованию. Начальник ОТК АТБ из Челябинска П. П. Сланных рассказал о роли отдела техконтроля во внедрении бездефектной системы технического обслуживания в цехах и участках АТБ.

Интересным было вы-

ступление начальника ОТК Пермского авиапредприятия М. В. Пактовского. Он посвятил его контролю технического обслуживания самолетов и вертолетов в отрыве от базы.

Об инструментальных методах контроля, применяемых в Свердловской АТБ, сообщил Л. Г. Никаноров. Организации и порядку проверки, ревизии и эксплуатации средств измерения в АТБ предприятий управления доложил начальник техотдела УрУ ГА Н. А. Гилев.

КАЖДЫЙ В ОТВЕТЕ

В Пермском авиапредприятии МВЛ прошла конференция общественных инспекторов по безопасности полетов.

С докладом о состоянии безопасности полетов выступил исполняющий обязанности командира авиапредприятия И. Н. Голованов.

В обсуждении доклада приняли участие многие общественные инспекторы. Командир летного подразделения И. И. Кожя поднял вопрос о всестороннем охвате работы аэропортов МВЛ.

Общественный инспектор по безопасности полетов В. А. Ирошин отметил, что пока, к сожалению, инициатива общественных инспекторов проявляется слабо.

В обсуждении доклада приняли также участие общественный инспектор, командир корабля АН-2 Н. М. Климов, старший инженер по безопасности движения Д. Г. Мордвин и многие другие. В ходе конференции был избран председатель совета общественных инспекторов С. А. Доможеров.

В. МЯЛОВ, заместитель командира МВЛ по политико-воспитательной работе.

Сегодня Леонид Сергеевич дежурит в ночь. Смело могут подлетать к Ижевску воздушные корабли, спокойно может держать штурвал пилот.

Вот уже 15 лет Леонид Сергеевич Мирошин встречается и провожает самолеты. Он — диспетчер службы движения Ижевского авиапредприятия. В любую минуту Мирошин может подменить товарища по смене. В равной степени он может дежурить у пункта подхода, и на стартовом командном пункте.

Доводка диспетчеров после учебно-тренировочного подразделения производится прямо на месте, в службе движения. Мирошин подготовил отличного специалиста, старшего диспетчера Филиппа Павловича Шаботина. За короткий срок сразу после окончания училища вошел в курс дела диспетчер подхода Юрий Павлович Баранов. И в этом тоже немалая заслуга Леонида Сергеевича.

Смена у них стабильная. Два диспетчера работают с 1959 года, а Мирошин пришел на год раньше, в 58. Демобилизовался из армии, 2 года работал на заводе, все ждал, пока освободится место диспетчера.

Сегодня он — диспетчер первого класса, ударник коммунистического труда, занесен на Доску почета, имеет поощрения за многолетнюю примерную работу.

Иван Никитович Белоцерковкин, секретарь партийной организации аэро-

По заданному курсу

К обмену партийных документов

порта, сказал про Леонида Сергеевича так:

— Он у нас без нагрузки не бывает.

Потому что Мирошин известен не только как хороший диспетчер и как активный общественник. В 1972 году его избрали партгрупоргом. Группа у него самая большая — 21 коммунист. Добросовестный, исполнительный — такие определения не исчерпывают его характеристики, потому что наряду с этим он еще инициативен. Комплекс этих качеств и создал ему славу лучшего партгрупорга.

К обмену партийных документов Мирошин готовился очень тщательно. В группе проведено собеседование по соблюдению Устава партии, как и во всех организациях, у них прошли собрания с самоотчетами коммунистов по выполнению партийных поручений, по участию в работе организации.

Кроме того, Леонид Сергеевич провел индивидуальные собеседования с каждым членом первичной организации. К этим беседам он готовился особенно внимательно, осторожно, учитывая индивидуальность каждого, рассматривая собеседника и как коммуниста, и как производствен-

ка, и как человека.

Беседа наедине дает возможность полной откровенности, самокритичности. Партгрупорг выслушивал пожелания каждого коммуниста по вопросам политвоспитания и партийной работы, предложения, советы. В результате появился сводный отчет по индивидуальному собеседованию, в котором были учтены и суммированы предложения коммунистов по улучшению работы парторганизации.

Такие индивидуальные собеседования проводились во всей парторганизации аэропорта. Мирошин справился с ними лучше других партгрупоргов, извлек из бесед конструктивные соображения. И каждое предложение имеет конкретного автора, внесено в графу «Учета итогов индивидуальных собеседований с коммунистами партгруппы»:

«Закорко А. М. — усилить работу общественных инспекторов.

Сатрапинский А. Л. — коммунистам активнее выступать на семинарских занятиях».

Есть еще графа, в которой обозначено, что коммунистам учесть на будущее. Это уже в плане самоусовершенствования: ко-

му повысить исполнительность, кому обратить внимание на недостатки характера.

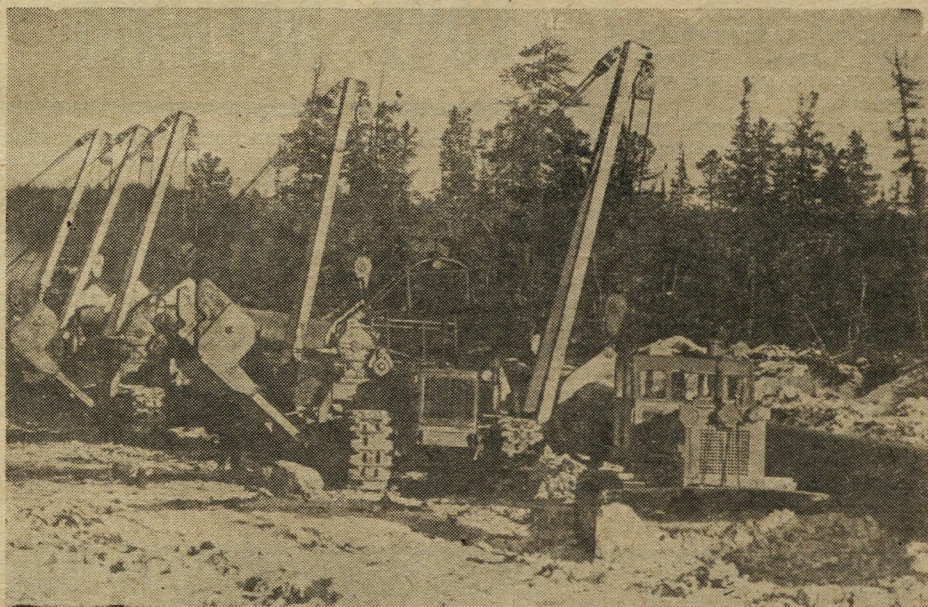
Сам Леонид Сергеевич — человек скромный, выдержанный, тактичный. Возможно, поэтому его советы воспринимаются как должное. Эти качества привлекают к нему людей, вызывают доверие. Уже много лет подряд его избирают председателем товарищеского суда авиационного предприятия. И его выступления выглядят необычайно авторитетно.

Суд чести является как бы профилактическим мероприятием. Леонид Сергеевич необычайно подходит для этой работы. Есть в его биографии еще один пункт, который характеризует его как общественника. Много лет подряд он избирался профгрупоргом и отлично знает людей.

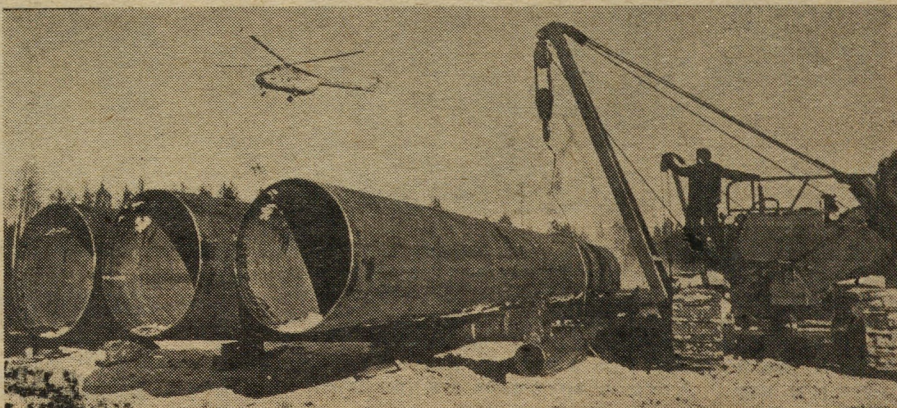
А люди доверяют ему. Если в смене дежурит Леонид Сергеевич Мирошин, то пилоты спокойно держат штурвал самолета. Они знают: в трудную минуту в наушниках зазвучит уверенный голос диспетчера и корабль вернется на заданный курс.

И. ГРИШИНА.

Фоторепортаж



Верный помощник газозиков Севера — вертолет МИ-4. Он подвозит кислород и пропан, необходимое оборудование для сварки, почту. И каждый прилет винтокрылого помощника — маленький праздник для тружеников Севера.



СОРЕВНОВАНИЮ — ГЛАСНОСТЬ

Ежегодно на общем комсомольском собрании Ижевского авиапредприятия мы обсуждаем и принимаем социалистические обязательства. Имеются обязательства и в каждой первичной организации. Ход их выполнения ежемесячно рассматривается на заседаниях комитета ВЛКСМ и собраниях. Но как идут дела у наших коллег из других предприятий Уральского управления? Об этом мы плохо осведомлены.

У нас был заключен договор о социалистическом соревновании с комсомольской организацией Курганского авиапредприятия. Еще в начале 1972 года мы отправили в Курган рапорт о проделанной в 1971 году работе. Ответа от курганцев

до сих пор нет. В течение двух лет не доходят до нашего предприятия итоги соревнования и по управлению, и среди комсомольских организаций «объединенных авиапредприятий».

И еще одно пожелание. Через 4 месяца начнутся отчетно-выборные комсомольские собрания. У нас в управлении еще не собирали комсомольский актив для обмена опытом комсомольской работы. По своей практике знаю, что вновь избранный секретарь комсомольской организации сталкивается с массой трудностей, тем более если учитывать специфику нашей работы. Ему совершенно необходимы те сведения, которые можно получить на таком

активе от секретарей, которые работают в Аэрофлоте не первый год и у которых накопился достаточный опыт.

Кроме того, хотелось бы, чтобы комсомольский актив управления собрался не весной, а сразу после проведения отчетно-выборных комсомольских собраний, в конце ноября или в декабре. На мой взгляд, 2 дня всегда можно выделить на проведение мероприятия, от которого зависит многое в работе и учебе комсомольских секретарей, в передаче опыта проведения социалистического соревнования.

Ю. БУДРИН, секретарь комитета ВЛКСМ.

г. Ижевск.

Прибыло пополнение

В Пермское авиапредприятие МВЛ после окончания Выборгского авиационно-технического училища прибыли шесть авиатехников.

Сейчас двое из них работают на УТР, а четверо — на вертолетном участке.

Хотя молодые авиатехники проходят пока только стажировку, но на их плечи ложится ответственная задача — по сравнению с прошлым годом объем вертолетной работы возрос в два раза.

Б. АДильБЕКОВ.

