

ВЫСОКАЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ — ДОЛГ КАЖДОГО

В конце августа в печати была опубликована статья Героя Социалистического Труда знатной колхозницы Надежды Григорьевны Заглады «Дорожите честию хлебороба!» В своей статье Н. Г. Заглада затронула важные вопросы нашей жизни. Она говорит о высокой чести хлебороба, о долге каждого труженика перед социалистической Родиной. Н. Г. Заглада очень правильно подчеркнула, что любое дело нужно делать с головой, чтобы у каждого болело сердце за свой участок работы.

С ТАКОЙ ответственностью трудятся многие работники большого коллектива Свердловского аэропорта, повседневно борясь за безопасность и регулярность воздушного движения, высокое качество технического обслуживания материальной части и культуры обслуживания пассажиров.

К сожалению, находятся среди нас и такие, кто не осознает своего долга, не проявляет должного понимания ответственности за порученное дело. Факты говорят за себя.

В результате халатного отношения к своему служебному долгу диспетчер тов. Ситников допустил уход на второй круг корабля Ил-18, идущего на посадку. Тов. Ситников разрешил командиру корабля Ту-104 вырваться на взлетную полосу для производства взлета в момент, когда заходящий на посадку самолет Ил-18 выполнял третий разворот. Тов. Ситников совершил это нарушение по личной халатности и безответственности.

При проверке было выяснено, что тов. Ситников в служебное время занимался делами, не имеющими никакого отношения к руководству воздушным движением. Помимо того, с точки зрения безопасности угон на второй круг — явление крайне нежелательное. Это приносит и материальный ущерб более чем на 200 рублей.

А разве не настораживает случай с шофером тов. Сысоевым, который допустил на землю поломку самолета? Личная дисциплина этого работника известна всем руководителям: он не раз допускал хулиганские поступки, выходил на работу в нетрезвом виде. И несмотря на неоднократные нарушения, его снова допускали к материальной части.

А судебные дела грузчиков, которые занимались хищением фруктов?.. Суд крайняя мера. Мы не смогли вовремя предупредить этих случаев. В этом наша вина — всех, кто работал рядом с ними.

Плохо обстоит у нас дело с организацией труда. Вот примеры. Шесть работников, которые должны были убирать взлетную полосу, в 9 утра 12 сентября так и не приступили к работе, а, удобно усев-

шись у «Т» группового ВПП, отдыхали. То же самое можно было наблюдать и на СКП, где плотники тт. Дрогозовов и Жолобов, несмотря на начало рабочего дня, не приступили к работе. Оказалось, что их задание отменил диспетчер и они ждали нового.

Или, скажем, такой случай. Не так давно у профилактория делали отмотку пенсионеры, 65-летние товарищи разгружали щебенку, трудились честно, в поте лица, а в это время шофер тов. Белых, молодой, здоровый парень, стоял в стороне

«...Хотелось бы, чтобы каждый... посмотрел бы на себя со стороны, посоветовался со своей совестью: как ему дальше жить и работать, чтобы не стыдно было перед народом, перед партией нашей, перед детьми и самим собой».

(Из статьи Надежды Григорьевны Заглады).

и спокойно наблюдал. Где же совесть у этого работника, где высокая честь труженика Аэрофлота?

Все это происходит потому, что мы, руководители аэропорта, и особенно лица, коим это непосредственно положено, недостаточно занимаемся вопросами организации труда, мало уделяем времени воспитательной работе.

Многочисленные выступления в печати работников и работников предприятий нашей страны показывают, что вопросы, поднятые Н. Г. Загладой, выражают интересы и чаяния широких слоев трудящихся.

О ДИН из передовых ленинградских рабочих, фрезеровщик Кировского завода И. Д. Леонов, в письме, опубликованном в газете «Правда», пишет: «Я подумал об огромной, небывало возросшей ответственности каждого из нас за судьбу коммунистического строительства и, особенно, за создание материально-технической базы коммунизма. И я спрашиваю себя: все ли мы сделали для этого, полностью ли вкладываем в свой труд жар сердца, творческую мысль, знания, опыт? Всегда ли мы достаточно нетерпимы к малейшим прояв-

ниям расхлябанности, неорганизованности своих соседей по станку, участку, цеху, до конца ли используем доверенную технику?..»

Дальше он приводит факты нехозяйственного отношения некоторых лиц на ряде предприятий. Это в полной мере относится и к нашим условиям. Очень много мы допускаем перерасход материалов и запасных частей.

А использование техники? У нас еще низка загрузка самолетов и автотранспорта, плохо мы следим за исправностью нашего самолетного и автомобильного парка. Слабо у нас используется наземное и специальное оборудование. Частые выходы из строя различных агрегатов считаются вполне закономерными явлениями. Это в равной степени должно настоятельно руководить ЛЭРМ и автобазы...

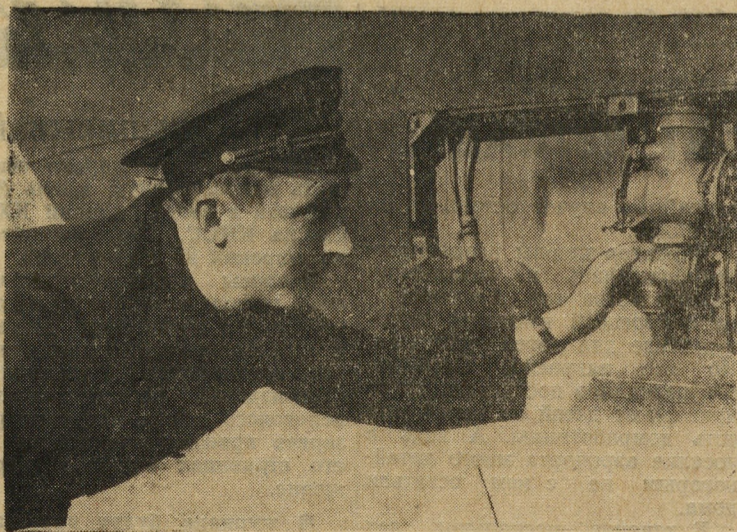
Вся идеологическая работа по воспитанию тружеников нашего большого коллектива должна служить делу мобилизации работников всех служб на борьбу за выполнение социалистических обязательств, взятых к 45-й годовщине Октября. Нам нужно выполнить производственный план к 25 декабря, обеспечивая высокую регулярность и безопасность воздушного движения, не имея летных происшествий.

С ЕИЧАС в коллективе проводится большая работа по подготовке к осенне-зимней навигации. Ее нужно вести таким образом, чтобы каждый авиарботник был активным участником всех мероприятий, проводил свою работу с высоким качеством.

Наш аэропорт борется за почетное право — быть лучшим на трассе Москва — Владивосток. Долг каждого из нас — с высоким сознанием включиться в эту борьбу, повышая производительность труда, качество технического обслуживания самолетов и культуры обслуживания пассажиров. И наша задача возглавить большую работу по улучшению организации труда, осуществляя постоянный контроль за деятельностью каждого коллектива, участка, с тем, чтобы добиться этого высокого звания.

А. НОСОВ,
заместитель начальника
Свердловского
аэропорта по политической
части.

Они трудятся рядом с нами



9 лет трудится в Уктусском подразделении бортмеханик вертолета Ми-4 Геннадий Иванович Коровицын. Опытный специалист, он постоянно заботится о том, чтобы материальная часть всегда была в полной готовности. И ни разу еще не подвела его техника в воздухе. Встав на трудовую вахту в честь 45-й годовщины Октября, Г. И. Коровицын совершенствует свое мастерство, борется за безопасность каждого полета. На снимке: бортмеханик Г. И. КОРОВИЦЫН осматривает материальную часть перед полетом. Фото Л. Ефимова.



ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА
УРАЛЬСКОГО ТЕРРИТОРИАЛЬНОГО УПРАВЛЕНИЯ ГВФ
И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

РАЗГРУЗИТЬ СКЛАДЫ ОТ ЛИШНЕГО ОБОРУДОВАНИЯ

Материально-техническая база Аэрофлота пополнилась в последние годы большим количеством различного ценного авиационного оборудования. Для успешной эксплуатации материальной части, естественно, необходим определенный резерв запасных частей и агрегатов, однако в ряде случаев в результате неудовлетворительного учета материальных ценностей на складах подразделений Уральского управления ГВФ скопилось значительное количество оборудования. Создался излишек запчастей, в которых другие подразделения испытывают недостаток.

Между тем, несмотря на количественный излишек, зачастую действительно необходимого оборудования на местах нет.

Особенно неудовлетворительно с учетом и хранением материальных ценностей обстоят дела в подразделениях Тюменской авиагруппы и Челябинском подразделении. К организации комиссий по проведению инвентаризации там подошли крайне несерьезно. Это важное государственное дело было передано второстепенным лицам, которые не всегда могут квалифицированно разобраться в сложных деталях и приборах. Только в результате этого часть излишнего оборудования не была учтена.

На недавно состоявшемся собрании командиров и политработников начальник отдела материально-технического снабжения тов. Курд привел несколько примеров, когда снабженцы Челябинского подразделения включают в заявку на новый год такое оборудование, которое в отчете за текущий год числится в излишке.

Заявки подобного рода говорят прежде всего о том, что ни работники отделов материально-технического снабжения, ни командиры подразделений не

знают настоящих своих потребностей, не вникают в движение материальных ценностей.

В связи с этим следует остановиться и на том, что до сих пор не завершена инвентаризация имущества. Все ссылки руководителей Тюменской авиагруппы, в частности тов. Епихина, на то, что в Салехардском подразделении до сих пор не завершена инвентаризация имущества. Все ссылки руководителей Тюменской авиагруппы, в частности тов. Епихина, на то, что в Салехарде происходит замена некоторых ответственных лиц, ни в коей мере не оправдывают медлительность и неразворотливость салехардских хозяйственников.

Еще раз хочется возвратиться к разговору об излишках вот по какому поводу. Казалось бы, если запасные части в излишке, следовательно, эксплуатация и ремонт самолето-моторного парка обеспечены и показатели летной деятельности на высоте. Оказывается, далеко не так.

В Тюмени излишек материально-технических ценностей составляет львиную долю по всему управлению, так же как и велико число простоев. Как уже указывалось выше, это положение явилось результатом представления в ОМТС нереальных заявок, в которые, как правило, включались агрегаты, не представляющие интереса для эксплуатации самолетов и, наоборот, в них отсутствовали действительно нужные запасные части.

Простоев в Тюмени много, а анализов их, если они произошли в результате отсутствия запасных частей, не проводится. А если где такие анализы и делаются, то они некачественны, по ним трудно прийти к определенным выводам.

Как известно, ремонт агрегатов сам по себе является источником снижения сверхнормативных запасов. Поэтому при составлении заявок на 1963 год надо учитывать в них и ремфонд.

В. СИБИРЕВ.

По следам рейда

КОМСОМОЛЬСКИМ ЗОРКИМ ГЛАЗОМ

В период с 17 по 23 сентября в Пермском подразделении были проведены два рейда комсомольской организации по проверке выполнения плана подготовки к осенне-зимней навигации во всех службах. При проверке были выявлены отдельные упущения в работе служб, бесхозяйственность отдельных руководителей.

Так, в службе ГСМ, возглавляемой В. И. Добряковым, к этому периоду план подготовки к осенне-зимней навигации еще не был утвержден, из шести пунктов плана почти все намечены на октябрь. Кроме того, всегда в колдоговор записывается решение построить теплую туалетную, но до сих пор дело не движется. Все остается на бумаге.

На территории материально-

технического склада мокнет и ржавеет дорогостоящее оборудование общей стоимостью на 17 тысяч рублей. Второй год здесь стоят устаревшие, но вполне пригодные к эксплуатации дизеля вместе с радиостанцией — на общую сумму 4 тысячи рублей. Бездействуют два вентилятора к центробежным насосам и другое оборудование.

По выявленным недостаткам был выпущен «Сигнал комсомольского штаба». А на другой день состоялся разбор командно-руководящего состава, где обсуждались вышеуказанные недостатки и приняты меры по их устранению.

А. ЛАВРИНЕНКО,
председатель комсомольской
рейдовой бригады.

На повестке дня — безопасность полетов

1—2 октября в городе Новосибирске проходило совещание руководящего состава теруправлений и отдельных авиагрупп Урала, Сибири и Востока. Были обсуждены вопросы о состоянии с безопасностью полетов и укреплению дисциплины.

В работе совещания приняли участие начальник Политуправления ГВФ Б. М. Евтеев и первый заместитель начальника Главного управления Г. С. Счетчиков.

Высокие обязательства

Встав на трудовую вахту в честь 45-летия Октября, движущие смен, руководимых тт. Кривошеиным и Свинтецким, взяли на себя повышенные обязательства. В частности, в них говорится, что коллективы обязуются организованно провести подготовку к осенне-зимней навигации, постоянно бороться за безопасность и высокую регулярность каждого рейса, крепить трудовую дисциплину.

Обязательства этих смен опубликованы в очередных номерах «молний».

Умелые, заботливые руки

Пассажиру приятно сесть в самолет, когда на сиденьях белоснежные чехлы, на иллюминаторах — чистые занавески. Ответственные за это — работники бытового цеха ЛЭРМ.

В небольшой комнате цеха трудятся ветераны аэропорта мастер Ольга Александровна Горбачевская, швея Зоя Григорьевна Воробьева, кастелянша Наталья Ефимовна Сальникова. Они имеют

награды за труд, множество благодарностей.

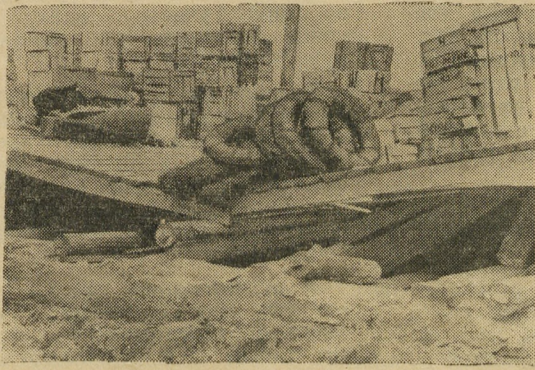
Умелые, заботливые руки у этих скромных тружениц, обеспечивающих высокую культуру обслуживания пассажиров в аэропорту.

«Хочу все знать»

Так называется стенд вопросов и ответов комсомольского клуба ЛЭРМ Свердловского аэропорта. На стенде вывешены ответы и вопросы на них. «Почему при преодолении самолетом звукового барьера слышен звук, напоминающий выстрел?», «Что такое альфа-распад?», «Что такое теория относительности и когда она возникла?», «Что такое буддизм?», «Когда в Свердловском аэропорту не будет поршневых самолетов?..» Все это говорит о том, что молодежь интересуется буквально все вопросы из различных областей истории, науки, техники. На каждый из вопросов комсомольский клуб дает подробные ответы, помогая молодым авиаработникам пополнить свои знания, расширить кругозор.

Ничего не скажешь, полезное дело выполняет комсомольский клуб. С него стоит брать пример молодежи подразделений нашего управления.

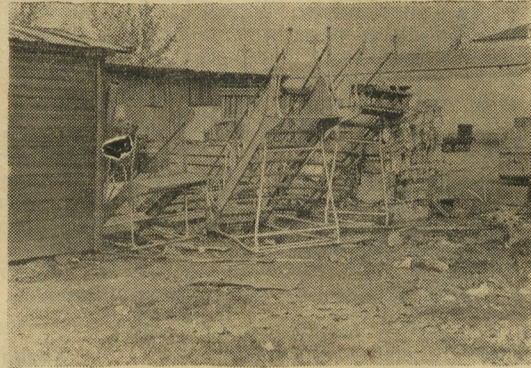
НА НАШЕЙ РАБОТНИЦЕ



Эстакада грузового склада отдела перевозок Кольцовского аэропорта построена в апреле этого года, но уже сейчас она пришла в негодность: строили ее второпях — в результате часть настила провалилась. Неоднократно работники склада заявляли об этом начальнику окса тов. Чернову, но он, как говорится, и в ус не дует. Может быть, он все-таки примет решение на ремонт, поглядев на этот снимок?

Несколько раз в нашей газете писалось о том, что территория склада Кольцовского аэропорта постоянно захлавлена ящиками и прочей порожней тарой. Теперь к ним прибавились и самолетные трапы.

Куда смотрит руководство аэропорта, не замечая такого хаоса? Может, мы услышим ответ, опубликовав этот снимок.



С ПОДМОЧЕННОЙ РЕПУТАЦИЕЙ

В большинстве подразделений Уральского управления ГВФ трудятся хорошие, грамотные авиаспециалисты. Для того, чтобы их труд был более продуктивным и полезным, лучших из них направляют в учебное подразделение. В светлых классах слушатели УТО закрепляют свои знания, изучают новую технику. И большинство их добросовестно относятся к этому. Однако среди тех, кто направляется в УТО на учебу, есть и такие, которые пренебрегают доверием своего коллектива и в первые же дни пребывания в учебном подразделении допускают аморальные проступки. В итоге — отчисление, в лучшем случае — выговор... Сошлемся на примеры.

Диспетчер Березовского аэропорта Г. Астапов прибыл в учебное подразделение 8 сентября с. г. в нетрезвом состоянии. Правда, он отделался сравнительно легко — строгим выговором. Это, видимо, не потревожило его и он совершает новый проступок. Совместно с соседями по комнате диспетчером Курганского подразделения А. Усковым и диспетчером Ханты-Мансийского аэропорта Ю. Гудковым он организовал игру в преферанс. На требование обслуживающего персонала профлактория прекратить игру товарищи не реагировали. Мало того, при разборе этого случая Ю. Гудков вел себя с командованием УТО нетактично, грубо. Спрашивается, где же совесть у этих това-

рищев? Ведь они попросту наплевали на доверие коллектива, который рекомендовал и послал их на учебу...

18 сентября с. г. на учебные сборы прибыли из Пермского подразделения старший авиатехник А. Щербинин, авиатехники В. Радостев, И. Бублик и авиамеханик А. Куликов. Нет, мысли у них в это время были далеки от учебы! Доложили о прибытии, отметились и — в путь, в город. На следующий день все четверо после беседы в учебном подразделении отправились в веселое путешествие снова. Там в кафе все четверо глотнули «зеленого змия». Радостев и Куликов после киносеанса вернулись в УТО, а двое испытанных гуляк — Щербинин и Бублик — поехали по старым адресам. Оба вернулись в УТО утром 20 сентября, а оттуда — домой, в Пермь. Так одновременно начался и завершился их учебный год. Нужно надеяться, что новый урок им преподадут сослуживцы и командование Пермского подразделения.

И, наконец, совсем свежий случай. Авиатехник вертолетного коллектива Тюменской авиагруппы А. Киселев и авиамеханик Березовского аэропорта Л. Анисимов прибыли в УТО 28 сентября. Отметились и убыли без разрешения из учеб-

ного подразделения. А. Киселев находился в отлучке трое суток, Л. Анисимов — двое. При разборе их дела оба ищут объективные причины, сваливая все на свою молодость и неопытность. А ведь с ними беседовали в штабе УТО! Но урок, как видно, не пошел впрок. Оба отчислены...

Все эти факты говорят о том, что воспитательная работа в наших подразделениях ведется еще слабо, не проводят руководители и политработники индивидуальных бесед с каждым авиаработником. В результате — плачевный исход. Вместо того, чтобы пройти учебный курс, повысить свою квалификацию, молодые авиаспециалисты нарушают дисциплину, позоря свой коллектив, пренебрегая доверием товарищей.

Л. ЕФИМОВ.

К сведению организаторов подписки



Выписывайте и читайте!

Журнал будет широко освещать многообразную жизнь Аэрофлота в свете решений XXII съезда КПСС. Он рассчитан на широкий круг читателей.

Вопросы партийно-политической работы в подразделениях, обучения и воспитания летных и инженерно-технических кадров, организации и экономики производства, распространения передового опыта, вскрытия резервов производства найдут на его страницах широкое отражение.

В журнале будут представлены и такие литературные жанры, как очерк о лучших людях Аэрофлота, рассказ, стихотворение, фельетон.

Подписка на журнал принимается во всех городских отделах «Союзпечати», конторах, отделениях и агентствах связи, в пунктах подписки и общественными уполномоченными на местах.

Ломать включен!

Где совесть?

Сейчас в Кольцовском авиагарнизоне проводятся большие работы по озеленению городка авиаработников. Многие товарищи — работник автобазы Коротаев, командир корабля Чепурко, работник ЛЭРМ Симулин — честно трудятся на посадке молодых кустарников и деревьев. Но есть и такие, кто считает эту работу ниже своего достоинства.

Ни разу еще не работали по озеленению городка заместитель командира авиатранспортного подразделения тов. Банных, командир корабля тов. Халин, пилот Дресвянников, диспетчер службы движения Проккопьев, работник СМУ-8 Поликарпов и другие.

Спрашивается, где совесть у этих товарищей? Справедливо ли за счет других увильнуть от важного дела, которое вершит коллектив аэропорта, желая видеть свой городок более благоустроенным и культурным?

Н. И. Орлицкий

После продолжительной и тяжелой болезни в возрасте 66 лет скончался пенсионер, ветеран гражданской авиации, бывший преподаватель учебного подразделения Уральского теруправления ГВФ коммунист Николай Иосифович Орлицкий.

Всю свою сознательную жизнь Николай Иосифович посвятил работе в инженерно-авиационной службе подразделений гражданской авиации. Длительное время работал старшим инженером Свердловского аэропорта, а затем свыше десяти лет передавал свой богатый опыт и знания личному составу, проходившему переподготовку по повышению квалификации в учебном подразделении.

На всех участках работы, куда его направляли командование и партия, Николай Иосифович относился к ней с глубоким сознанием своего долга.

Он был активным общественником, хорошим товарищем в коллективе и отзывчивым руководителем.

Добрая память о Николае Иосифовиче навсегда останется в наших сердцах.

Работники аппарата Уральского территориального управления ГВФ, учебного подразделения, Свердловского аэропорта, свердловских летных подразделений.

Газета выходит 8 раз в месяц.

Подписная цена на год 96 копеек.

Деньги и заявки с указанием количества экземпляров и сроков подписки направлять в адрес бухгалтерии УрТУ ГВФ: Свердловск, аэропорт Уткус.

Редактор Р. ЛАПИКОВ

НС 40551 Заказ № 5453

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

Письмо в редакцию КОГДА ПОСТРОЯТ ДЕТСАД?

Мы обращаемся в газету «Авиатор Урала» с надеждой, что нам окажут помощь. Дело в том, что Челябинский аэропорт за весь период своего существования никак не может построить детский сад, хотя заложен он уже давно. Дело пока не двигается с места.

Большинство руководителей аэропорта живет в городе и поэтому вопрос о детсаде их не интересует. Те же, кто живет в поселке аэропорта, устроили своих детей в детсад строителей поселка.

Руководители аэропорта, местный комитет не выделили школе ни одного места из пяти, которые дали для работников аэропорта строители.

Конечно, мест очень мало. Но надо учесть и наши условия. Дело доходит до того, что учителя вынуждены брать своих детей на уроки в школу или

в крайнем случае оставлять их на улице.

Директор школы неоднократно обращалась к начальнику строительства тов. Александрову с просьбой выделить места в детсаде для детей учителей. Но все напрасно. Особенно несправедливо поступают, когда принимают детей из семей, где есть домработницы. А ведь в поселке аэропорта много детей, которым не с кем остаться дома.

В течение нескольких лет на каждом собрании ставится вопрос о детсаде, но, как обычно, дело дальше обещаний не двигается. Когда же, позволивительно спросить, этому будет положен конец?

БЕРЕЗАЕВА, СЕНЬКОВА, ЛИТВИНОВА, ЦВЕТКОВА, СМИРНОВА, НЕБЫЛИЦИНА — работницы школы аэропорта.