

СОРЕВНОВАНИЕ — ВОТ ГЛАВНОЕ ОРУЖИЕ

Сегодня в номере:

- На марше первый год десятой пятилетки
- Трудовые подарки — съезду
- Призвание Владимира Мартюшева
- У авиаторов Коми АССР
- В небе Ан-28



Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

№ 4 (2017).
СРЕДА,
4
ФЕВРАЛЯ
1976 г.
ГОД ИЗДАНИЯ
XXXIV
Цена 2 коп.

ОРГАН УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

До открытия
XXV съезда
КПСС —
19 дней

НАЧИНАЯ ПЯТИЛЕТКУ

30 января в Свердловске состоялось собрание партийно-хозяйственного актива Уральского управления гражданской авиации. Сюда прибыли командиры авиапредприятий, их заместители по политико-воспитательной работе, секретари партийных комитетов, председатели профкомов, секретари комсомольских организаций, передовики производства. На собрании присутствовали ответственные работники Свердловского, Челябинского, Пермского и Курганского обкомов КПСС, а также делегация друзей по соцсоревнованию из Ленинградского управления ГА. С докладом выступил начальник Уру ГА В. А. УТКИН.

ПОДРОБНЫЙ ОТЧЕТ О СОБРАНИИ ПАРТИЙНО-ХОЗЯЙСТВЕННОГО АКТИВА БУДЕТ НАПЕЧАТАН В СЛЕДУЮЩЕМ НОМЕРЕ.



«...НАДО ПРИНЕСТИ НА СЪЕЗД ПРОДУМАННЫЙ И ВНИМАТЕЛЬНО, ОБЩИМ ТРУДОМ, ОБЩИМИ УСИЛИЯМИ ВСЕХ ЧЛЕНОВ ПАРТИИ ПЕРЕРАБОТАННЫЙ ПРАКТИЧЕСКИЙ ОПЫТ ХОЗЯЙСТВЕННОГО СТРОИТЕЛЬСТВА».

В. И. ЛЕНИН.

Только отличного качества!

Идет обсуждение проекта ЦК КПСС к XXV съезду

Вместе со всем советским народом авиаторы Уктусского авиапредприятия активно участвуют в обсуждении проекта ЦК

КПСС к XXV съезду партии. 24 декабря прошли первые рабочие собрания в сменах службы связи, авиационно-технической базы, службы управления воздушным движением. В январе состоялись открытые партийные и комсомольские собрания в подразделениях. В целом в работе собраний приняли участие 760 человек, было внесено более 30 предложений по улучшению организации труда, его оплаты, изысканию новых резервов производства.

С большим интересом обсуждали авиаторы раздел о развитии транспорта, в особенности воздушного, в проекте ЦК КПСС. Вот некоторые из внесенных предложений:

- Ускорить оснащение трасс новым оборудованием, что позволило бы выполнять полеты при худших метеоусловиях.

- Установить премиальную оплату труда техническому персоналу службы РиС за качество технического обслуживания радиооборудования и качество обеспечения связью, а не за выполнение плана предприятием или аэропортом.

- Определить конкретно, сколько аэропортов должен контролиро-

вать диспетчер-инспектор по приписным аэропортам (предлагается не больше 10—15).

- Пересмотреть премиальную систему работников службы движения, основным показателем сделать безопасность полетов при УВД.

Командир звена в подразделении самолетов Ан-2 В. В. Мартюшев предложил обратиться в МГА с предложением разработать новую хим-аппаратуру, отвечающую перспективным требованиям развития сельского хозяйства.

С особым подъемом был встречен почин, с которым выступил на открытом партийном собрании в АТБ кавалер ордена Трудовой Славы III степени авиатехник Николай Аркадьевич Чирков. От имени своей бригады он обязался в честь XXV съезда производить все виды работ (бригада в основном занимается предварительным монтажом двигателей для Ан-2) только с отличным качеством.

Сейчас почин Чиркова поддержан во многих подразделениях предприятия. На заседании парткома решено продолжать разъяснять и популяризировать проект ЦК КПСС.

П. ДЕМЕНЦЕВА.

ЗАДАНИЯ — ДОСРОЧНО

С
ЧУВСТВОМ
ГОРДОСТИ

Итоги минувшего пятилетия говорят о том, что наш народ, ведомый партией, успешно решает задачи по дальнейшему развитию экономики и повышению уровня благосостояния трудящихся.

Я и мои товарищи по работе с удовлетворением отметили, что и в десятой пятилетке намечен дальнейший рост могущества нашей Родины.

В проекте ЦК КПСС указывается на необходимость каждому труженнику резко повысить производительность труда, добиваясь высокого качества в работе.

Это прямо относится и к нам, работникам воздушного транспорта. Планы партии — кровное дело каждого из нас, и мы приложим все силы для их выполнения.

Н. КИРИЛЛОВ, авиатехник.



АКТОВЫЙ ЗАЛ ДОМА КУЛЬТУРЫ АЭРОПОРТА КОЛЬЦОВО. ИДЕТ СОБРАНИЕ ПАРТИЙНО-ХОЗЯЙСТВЕННОГО АКТИВА УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ.
Фото А. Нагябина.

Горизонты

Десятой

Пятилетки

Эту роль четверть века выполнял безотказный Ан-2. Он перевез свыше 250 миллионов пассажиров, огромное количество грузов, выполнил большой объем работ в сельском хозяйстве, у геологов, полярников, лесников, медиков.

Ныне ему на смену пришел более совершенный самолет, с повышенной надежностью, лучшими летно-техническими характеристиками, экономичностью, комфортом — Ан-28.

Этот самолет показал журналистам генеральный авиаконструктор О. К. Антонов.

На смену

АН-2

— Коллектив конструкторского бюро много потрудился совместно с нашим заказчиком — Аэрофлотом, чтобы к XXV съезду партии дать стране новую машину, — сказал Олег Константинович.

— Решить современные инженерные задачи на малом самолете труднее, чем на большом, поскольку конструктор стеснен небольшими размерами машины, а для обеспечения регулярности и безопасности полетов все равно нужно иметь практически тот же состав оборудования, что и на большом лайнере.

И вот легкий многоцелевой самолет Ан-28, предназначенный для перевозки пятнадцати пассажиров на местных воздушных линиях, — на взлете. Он легко трансформируется в грузовой вариант, беря до полутора тонн груза и почты. Он так же универсален и работяч, как и Ан-2; может нести патрульную службу по охране лесов, обслуживать экспедиции, вести аэрофотосъемки, геологическую и рыбную разведку, возить врачей и больных.

Ан-28 «ходит» на лыжах, поплавках, колесных шасси высокой проходимости, что позволяет ему садиться и взлетать с самых неподготовленных площадок. Достаточно всего 550 метров, чтобы машина могла подняться или приземлиться.

Между тем маленький самолет снабжен двумя мощными газотурбинными двигателями, позволяющими развивать скорость до 350 километров в час с дальностью полета до 1400 километров.

Летчики — испытатели отмечают ряд конструктивных аэродинамических и эксплуатационных особенностей самолета: отличную устойчивость, маневренность и управляемость, надежную работу на одном двигателе в критической ситуации, способность летать днем и ночью в сложных метеорологических условиях, простоту в обслуживании.

Ариольд Семенович Верхолащев — авиатехник — бригадир монтажного участка АТБ Пермского авиапредприятия. Ариольд Семенович много лет проработал в авиации. И вот однажды пошел работать учителем труда в школу. Но ветеран не смог прожить без самолетов. Сейчас он опять работает в аэропорту. Пригодился и школьный опыт. Он теперь один из наставников молодежи.

Фото А. Нагибина.



Что очиняет рабочую мысль, ускоряет дело и доставляет радость труда? Резонанс профессии человека и его призвание. Можно выбрать профессию под влиянием частного интереса или морали: «Громче смеется тот, у кого зарплата больше» — и быть в душе несчастным. Но порой прочитанная книга юности помогает разо-

быть стать авиатехником по обслуживанию самолетов и двигателей. В училище В. Мартюшев с увлечением изучает специальные науки: аэродинамику полета, конструкцию самолета и двигателя, регламент технического обслуживания самолетов. Хватало времени на занятия авиамоделизмом.

С лета 1974 года В. Мартюшев работает в

посылок к летным профессиям.

Важной чертой характера молодого авиатехника является способность подмечать все лучшее, что делается в бригаде, брать пример с передовиков, таких, например, как Валерий Хлебутин. Владимир с теплотой рассказывает о своем молодом наставнике: «Валера не только сам добросовестно отно-

ПРИЗВАНИЕ

Рассказываем о победителях соревнования за право обслуживать рейсы с делегатами XXV съезда КПСС

браться в самом себе, сделать первый шаг к своему рабочему месту в трудовом коллективе, к мастерству, к упоенности в труде.

Каких-нибудь десять лет назад Володя Мартюшев жил в маленьком уральском городке — Вишневогорске. Неплохо учился в школе. После уроков занимался спортом, читал с товарищами книги о самолетах, летчиках и полетах. Но вот однажды трем друзьям-одноклассникам в руки попал журнал «Крылья Родины» с чертежами простенького планера, и решили они построить парящую модель. Тогда ребята и не подозревали, что после успешного испытания первой авиамодели они навсегда будут захвачены романтикой авиации.

После окончания школы у Владимира Мартюшева не было мучительного периода выбора профессии. Он поступил в Славянецкое авиационно-техническое училище, что-

смене № 3 АТБ Кольцово. С рабочим коллективом ему повезло. Он попал в бригаду, основой жизни которой является моральный кодекс строителя коммунизма. И это не высокие слова, а насущная необходимость. Каждый авиатехник бригады знает несколько типов самолетов. И если нужно обслужить, например, самолет Ан-12 по трудоемкости, — основные силы бригады сосредоточиваются на скорейшем выполнении этой работы. А «посылаются» самолеты Ту-104, Ту-124, Ту-134 — бригада переходит на их обслуживание. Причем каждый стремится добросовестно выполнить все от него зависящее и по обеспечению стоянки, и по обеспечению вылета, сознавая, что его участок — звено одного процесса: обеспечения высокой безопасности полета. Именно в этом бригады видят смысл своей работы, стремятся работать без браков и пред-

сится к работе на авиатехнике, но и требует этого от других. Работает он красиво. Зная из опыта эксплуатации слабые места двигателя самолета, он тщательно производит дефектацию, быстро устраняет обнаруженные дефекты, соблюдает каждый пункт регламента. Высокое качество работы у Хлебутина всегда сочетается с быстротой выполнения технического обслуживания. И так у нас работает большинство».

В соревновании между молодыми работниками и комсомольско-молодежными бригадами авиационно-технической базы за право обеспечивать рейсы с делегатами XXV съезда КПСС комсомольская группа комсорга В. Мартюшева вышла победителем. Комсомольцы равняются на своего комсорга, а он у них впереди.

А. СИМАКИН, сменный инженер АТБ Кольцово.

В УТВЕРЖДЕННОМ уставе о дисциплине работников ГА сказано: «Возрастающие объемы воздушных перевозок и авиационных работ, сложность стоящих перед гражданской авиацией задач, а также особенности работы, связанные с обеспечением безопасности полетов, требуют высокой организованности, твердой дисциплины и оперативности во всех звеньях и службах предприятий...»

Эти задачи стоят и перед всеми службами нашего Кольцовского предприятия. Мне хотелось бы остановиться на оперативности работы служб и их взаимоотношениях. Обратимся к конкретным примерам.

26 декабря экипаж командира корабля В. М. Сунденбана выполнял рейс 2903, вылет по расписанию в 6 час. 19 мин. Зная о том, что при стоянке самолета в течение нескольких часов при минусовой температуре, возможно примерзание заслонки воздушного стартера двигателя, я решил до посадки пассажиров произвести проверку возможности запуска двигателей. И оказалось, что один двигатель не запускается. В 5 час. 44 мин. штурман по УКВ передал диспетчеру ЦДА, что для запуска двигателей срочно нужен МП-300. Вызов повторили еще несколько раз, но МП-300 прибыл к самолету только в 6 час. 17 мин., уже после посадки пассажиров. После соответствующей подготовки и пятиминутного подогрева воздушного стартера двигатель был запущен, но вылет выполнен с задержкой.

Все это произошло из-за того, что в наземных службах в 6 часов проходит пе-

По чьей вине задержка?

ресменка, а смены друг друга не подстраховали. 2 января этот же экипаж выполнял рейс 266. После запуска ВСУ был обнаружен дефект, но так как в это же время порт закрылся из-за обледенения, полеты до десяти часов, пассажиры были отправлены обратно в вокзал. Дефект был записан в бортовой журнал, самолет сдан, и работники АТБ приступили к устранению дефекта.

КАЧЕСТВО РАБОТЫ

Через два часа экипаж вызвали на вылет. Командир спросил у диспетчера ПДО о исправности самолета, тот подтвердил, что вылет состоится в 10.00. После прибытия на самолет выяснилось, что дефект не устранен из-за отсутствия нужного электро-механизма. Случайно у самолета оказался начальник службы ЦДА, и выяснилось, что о задержке рейса по технической причине в ЦДА не сообщалось, поэтому был вызван экипаж и объявлено о посадке пассажирам. В итоге вылет состоялся после замены самолета в 13.00.

А выполнение рейса 2883 восьмого января? Задержку рейса дали за час до вылета по техническим причинам т. е. в 20.00. Экипаж был направлен в гостиницу. В два часа экипаж подняли на вылет, но пос-

ле прибытия на самолет выяснилось, что дефект не устранен. Повторно вылет перенесли на 6 часов, вылетели в 6.40 на замененном самолете. К чему приводит такое дерганье экипажа перед вылетом? Ясно, что к снижению работоспособности. Обидно и то, что в АТБ часто имеется исправный самолет, который можно сразу дать на замену. Но дают его, как правило, только после

вылета отбуксировать на «северные» стоянки. Так ведь положено делать и по НТЭВС. А пока? После прибытия бортиженера на самолет для подготовки лайнера к вылету начинается обработка поверхности «Арктикой». Самолет мокрый, всюду льется, капает, на стоянке целые озера жидкости «Арктика», которая является ядом. А ведь самолет надо осмотреть! И вот не знаешь — то ли самолет осматривать, то ли беречь глаза и ноги. Кроме того, снег, пропитанный ядом, на обуви пассажиров и членов экипажа попадает внутрь салонов самолета. Где же соблюдение техники безопасности?

Очень часто автобазой задерживается подача АПА-107 для предполетной подготовки. Таким образом, нетрудно представить себе условия предполетной подготовки. А ведь рядом часто бывает стажер, которому надо все подробно объяснить, рассказать, показать.

Когда же мы ликвидируем эту расхлябанность, несогласованность и безразличие? Когда сервис в небе и обслуживание самолетов и пассажиров на земле перестанут отличаться, как день и ночь?

Э. КОРИНКОВ, бортиженер-инструктор. Кольцово.



Анатолий Федорович Разводов — командир АН-2 Пермского МВЛ предприятия. Это один из лучших пилотов. Анатолий Федорович систематически передает свой опыт молодежи. Фото В. Алексеева.

ТЕМА № 6. СТИМУЛЫ ВЫСОКОПРОИЗВОДИТЕЛЬНОГО ТРУДА. ПО УЧЕБНОМУ ПЛАНУ НА ИЗУЧЕНИЕ ЭТОЙ ТЕМЫ ОТВОДИТСЯ 6 ЧАСОВ. ИЗ НИХ 2 ЧАСА — НА РАССКАЗ ПРОПАГАНДИСТА И СОВЕСЕДОВАНИЯ И 4 ЧАСА — НА ПРАКТИЧЕСКИЕ ЗАНЯТИЯ И ИЗУЧЕНИЕ ПЕРЕДОВОГО ОПЫТА.

При освещении этой темы пропагандист должен довести до слушателей смысл и значение экономической политики партии, направленной на неуклонный подъем народного благосостояния. Социалистическое общество создает все более благоприятные условия для развития способностей каждого, для высокопроизводительного труда на пользу обществу, а значит, для продвижения общества и каждого его члена по пути ко все более полному благосостоянию.

Следует глубоко разъяснить слушателям, что такое материальные и моральные стимулы труда. Специфика материальных стимулов при социализме состоит в том, что они побуждают человека к трудовой деятельности на основе распределения по количеству и качеству труда. Специфика моральных стимулов состоит в том, что они побуждают человека к трудовой деятельности в результате понимания им своего долга, признания общественной значимости его труда, изменений в содержании и характере трудовой деятельности, когда труд приносит работнику радость, моральное удовлетворение. Моральные стимулы получают свое яркое воплощение и развитие в социалистическом соревновании за высокопроизводительный труд, коммунистических субботниках.

Главное требование, которое партия предъявляет к оплате труда, выражено в простой и ясной форме в речи Л. И. Брежневца на XV съезде профсоюзов СССР: «Заработная плата должна быть повсюду заработной, каждый работник должен чувствовать ее прямую зависимость от своего вклада в производственные успехи коллектива. От этого в конечном счете зависит объем благ, которые получат трудящийся».

Материальное благосостояние советских людей возрастает прежде всего в результате увеличения заработной платы по мере роста производительности труда. Поэтому одним из важнейших и обязательных требований политики заработной платы является обеспечение более быстрого роста производительности труда по сравнению с ростом заработной платы. Это требование является объективно необходимым. Преимущественный рост производительности труда по сравнению с ростом заработной платы позволяет решать двудельную задачу: повышать оплату труда работающим и в то же время снижать затраты заработной платы на производство единицы продукции, увеличивать доходы предприятия и государства. Тем самым достигается правильное сочетание экономических интересов общества, трудового коллектива и каждого работника.

Для того чтобы обеспечить правильное соотношение роста производительности труда и заработной платы в целом по гражданской авиации, необходимо выдерживать его на каждом авиационном предприятии. Если этот рост был обеспечен за счет значительных вложений государственных средств, то очевидно, что опережение роста должно быть относительно большим, ибо требуется возместить израсходованные государственные средства.

Другое положение возникает, когда рост производительности труда достигается за счет использования внутренних резервов авиационных предприятий, личного мастерства авиастроителей. В этих условиях рост производительности труда должен значительно больше сказываться на возрастании заработной платы. Поэтому за совмещение профессий, выполнение большего объема работ с меньшей численностью работающих выплачиваются различные надбавки к заработной плате, премии.

При освещении темы пропагандисту необходимо довести до слушателей основные правовые положения организации заработной платы, закрепленные в Конституции СССР, Основах законодательства Союза ССР и союзных республик о труде, в утвержденных правительством положений о правах различных органов управления и других правовых нормах, которые являются для всех обязательными.

Важно рассказать слушателям о фонде заработной платы авиацион-

приятия и его использовании. На примере участка, цеха, службы можно показать, как образовывался и как взаимосвязан он с производственными показателями. Небезынтересно привести пример, характеризующий заботу партии и правительства об увеличении заработной платы труженников всех отраслей народного хозяйства.

Завершен перевод на новые условия оплаты труда и в гражданской авиации. Опыт завода № 400 ГА по совершенствованию нормирования и подготовке к переводу на новые условия оплаты труда был одобрен президиумом ЦК профсоюза авиастроителей 29 апреля 1975 года.

Так, на заводе при подготовке и переводу на новые условия оплаты труда была проведена работа по более эффективному использованию возможностей премирования рабочих. В 1973—1974 гг. пересмотрено более 70% действующих норм. При этом экономический эффект от снижения трудоемкости составил более 530 тыс. рублей.

Улучшилось качество норм. С 1972 по 1975 год процент переработки норм снизился на 24%. В целях повышения заинтересованности рабочих в росте производительности труда на заводе введено премирование за внедрение технически обоснованных норм времени по опыту коллектива завода «Динамо». До всех рабочих доведены годовые и пятилетние нормированные задания. 16 рабочих завода выполнили пятилетний план за 4 года, более 150 рабочих выпол-

ПЯТИЛЕТКА ЭФФЕКТИВНОСТИ И КАЧЕСТВА ОЗНАЧАЕТ, ЧТО КАЖДЫЙ СОВЕТСКИЙ ЧЕЛОВЕК, КАЖДЫЙ ТРУДОВОЙ КОЛЛЕКТИВ ДОЛЖНЫ НАСТОЙЧИВО БОРОТЬСЯ ЗА ДОСТИЖЕНИЕ НАИВЫСШИХ РЕЗУЛЬТАТОВ ПРИ НАИМЕНЬШИХ ЗАТРАТАХ, ДОБИВАТЬСЯ НАИБОЛЕЕ ПОЛНОГО И РАЦИОНАЛЬНОГО ИСПОЛЬЗОВАНИЯ МАШИН, ОБОРУДОВАНИЯ, МАТЕРИАЛЬНЫХ И ФИНАНСОВЫХ РЕСУРСОВ, ЭКОНОМИИ РАБОЧЕГО ВРЕМЕНИ, СЫРЬЯ, ТОПЛИВА И ЭНЕРГИИ.
ИЗ ПРОЕКТА ЦК КПСС К XXV СЪЕЗДУ ПАРТИИ «ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЯ НАРОДНОГО ХОЗЯЙСТВА СССР НА 1976—1980 ГОДЫ».

УГАЦ (6,3), Западно-Сибирского (6,2), Архангельского (6,2) управлений гражданской авиации. Практика подтверждает: где умело используют фонд материального поощрения, где профсоюзные комитеты строго контролируют распределение этого фонда, там у работников больше заинтересованности в улучшении своих производственных показателей.

На большинстве предприятий право на вознаграждение получают рабочие по истечении года работы на данном предприятии. И это оправданно. В тех случаях, когда вознаграждение выплачивается только по истечении 2—3 лет непрерывной работы, стимулирующее его значение снижается.

Кроме названных выше форм материального стимулирования, есть и другие. Например, для материального поощрения лучших производственных коллективов — победителей во Всесоюзном социалистическом соревновании установлены денежные

премии. Размер их дифференцируется в зависимости от численности работников предприятия и отрасли производства. Большее значение в повышении коллективной материальной заинтересованности работников улучшать производственные показатели имеет также фонд социально-культурных мероприятий и жилищного строительства предприятий и организаций.

С 1974 г. в системе гражданской авиации, помимо вознаграждения по итогам работы за год («тринадцатая зарплата»), введен порядок ежегодной выплаты от 5 до 20 процентов годовой заработной платы работника за выслугу лет. Как правило, эта выплата производится тем, кто хорошо трудится, соблюдает производственную и общественную дисциплину.

Пропагандисту следует подробно рассказать и о моральных формах поощрения работников, применяемых в нашей стране, а также в гражданской авиации, на данном предприятии.

Высшей формой морального поощрения является награждение орденами и медалями СССР, присвоение звания Героя Социалистического Труда. В последние годы для работников, достигших высоких показателей в труде, учреждены новые награды. Так, за высокопроизводительный многолетний труд на одном предприятии, в организации рабочие могут быть представлены к награждению орденом Трудовой Славы I, II, III степеней. Награжденные орденом Трудовой Славы всех трех степеней имеют право на увеличение пенсии на 15 процентов, личное бесплатное пользование пассажирским транспортом и другие льготы.

Для награждения трудящихся за долголетний добросовестный труд учреждена медаль «Ветеран труда». Ею награждаются работники при достижении пенсионного возраста и уходе на заслуженный отдых в знак признания их трудовых заслуг. Есть и другие, разработанные в девятой пятилетке формы морального поощрения. Но по-прежнему сильны и эффективны традиционные формы: благодарность, Почетная грамота, фотографирование у знамени, награждение почетными знаками, присвоение званий и др.

Первичным моральным стимулом является объявление благодарности. Более высокая форма стимулирования — объявление благодарности

Дополнительная литература:

Социализм и труд. Учебное пособие для рабочих. Изд-во «Правда», М., 1975, с. 150—177.

Стимулы высокопроизводительного труда. «Экономическая газета», 1975, № 27 стр. 11—14.

Премия победителям соревнования. «Советские профсоюзы», 1975, № 16, с. 44.

Костин Л. Мера труда и мера потребления. «Правда», 1975, 28 июня. Кунельский Л. Повышение эффективности производства и рост благосостояния народа. «Социалистический труд», 1975, № 7, с. 73—83.

Родионов Б. Нормирование и оплата труда (пособие для школ коммунистического труда гражданской авиации). М., «Транспорт», 1973.

Громов Н., Споткай И. Совершенствование системы планирования и экономического стимулирования в гражданской авиации. М., «Транспорт», 1973.

Постановление президиума ЦК профсоюза авиастроителей от 29 апреля 1975 г. о работе комитета профсоюза завода № 400 ГА по совершенствованию нормирования и подготовке к переводу на новые условия оплаты труда.

КУЛЬТУРНО-МАССОВЫЙ ОТДЕЛ ЦК ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ.

Рекомендации

по изучению курса «Социализм и труд» в школах коммунистического труда на предприятиях и в организациях авиастроителей

или его к 105-й годовщине со дня рождения В. И. Ленина, многие рабочие выполнили личные пятилетки к 30-летию Победы над фашистской Германией.

Положительный опыт решения вопросов стимулирования высокопроизводительного труда накоплен на эксплуатационных предприятиях гражданской авиации Урала, Киргизии и др.

При освещении этого вопроса пропагандисту следует раскрыть значение фонда материального поощрения передовиков социалистического соревнования, используя, в частности, рекомендации по премированию работников эксплуатационных предприятий гражданской авиации, утвержденные в 1972 году министром ГА и согласованные с ЦК профсоюза авиастроителей.

В них сказано, что наиболее рациональные пропорции распределения всего фонда материального поощрения по направлениям расходов, взятые с учетом опыта работы ряда предприятий, следует устанавливать в следующих размерах (включая премирование работников непроизводственных отраслей):

— текущее премирование работников всех категорий из фонда материального поощрения по установленным системам — 50—55%;

— единовременное поощрение работников за выполнение особо важных производственных заданий — до 3%;

— премирование победителей соревнования внутри предприятия — 5—10%;

— выплата вознаграждений за общие годовые результаты работы предприятия, включая вознаграждение за безаварийный налет, до 30%;

— оказание материальной помощи — не более 2%;

— премирование работников других предприятий и организаций — не более 1%.

Рекомендуется выделять фонд материального поощрения по каждой службе, отделу, цеху, участку дифференцированно, в зависимости от объема и сложности работ и уровня производительности труда.

Анализ, проведенный ЦК профсоюза авиастроителей за 1974 г., показал, что эффективно используется фонд материального поощрения на премирование победителей соревнования внутри предприятий Красноярского (7%), Узбекского (6,7),

В СЫКТЫВКА РЕ СОСТОЯЛОСЬ СОБРАНИЕ ПАРТИЙНО-ХОЗЯЙСТВЕННОГО АКТИВА КОМИ УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ.

В работе собрания приняли участие представители Коми обкома КПСС, Совета Министров Коми

эффективности производства. Особое внимание докладчик уделил обеспечению безопасности и регулярности полетов, культуре обслуживания пассажиров, укреплению трудовой и производственной дисциплины, дальнейшему развитию социалистического соревнования, ре-

тия МВЛ, обратил внимание на повышение культуры обслуживания.

Командиры Сыктывкарского и Печорского авиапредприятий доложили о положении дел в своих подразделениях.

В прениях также выступили командир самолета

Выше эффективность производства

АССР, ЦК профсоюза авиарботников, партийный, профсоюзный, комсомольский и хозяйственный актив Коми УГА.

С докладом о выполнении производственного плана за 1975 выступил начальник Коми УГА Н. В. РЫЖАКОВ.

Докладчик дал глубокий анализ состояния выполнения производственного задания завершающего года девятой пятилетки, подверг резкой критике имеющие место недостатки в работе, указал пути их устранения, поставил задачи по успешному выполнению производственного плана первого года десятой пятилетки — пятилетки качества и эф-

фективности конструкции и строительству аэропортов МВЛ, освоению новой авиационной техники, внедрению в производство прогрессивных технологических процессов, повышению производительности труда.

В прениях по докладу выступил заместитель председателя Совета Министров Коми АССР В. М. Котельников. Он поздравил авиаторов республики с успешным выполнением производственных заданий 1975 г. и поблагодарил за огромную помощь, которая оказывается народному хозяйству республики Коми по ускоренному развитию Севера, указал на необходимость дальнейшего разви-

Ту-134 Виктор Прокопьевич Гнелица, командир вертолета Ми-6 Печорского авиапредприятия Борис Михайлович Авдонькин, председатель объединенного комитета профсоюза Воркутинского авиапредприятия Л. З. Старцев, председатель Коми территориального комитета профсоюза авиарботников Анатолий Сергеевич Томов и другие.

Собрание партийно-хозяйственного актива наметило практические меры по дальнейшему развитию гражданской авиации в республике.

Б. ПОДСЕКИН,
руководитель рабко-
ровской группы.



* От съезда к съезду

За Полярным кругом

РАБОТА Воркутинского авиапредприятия Коми управления гражданской авиации направлена на авиаобслуживание отрядов народного хозяйства Воркутинского района Коми АССР и восточной

части Ненецкого национального округа Архангельской области. В условиях безориентирной местности тундры, труднодоступных районов Полярного Урала, жестоких морозов и полярных ночей прокладывают авиаторы свои трассы к геологам, в полевые партии геофизиков, к оленеводам, рыбакам на побережье Карского и Печорского морей, спешат к больным, выполняя срочные санитарные задания. Суровые климатические условия этого района давно заставили отдельных заказчиков включить вертолетный транспорт в технологический процесс выполняемых ими работ.

Понимая огромную важность выполняемых работ для народного хозяйства страны и сложность их свершения, авиаторы Воркутинского авиапредприятия, включившись в социалистическое соревнование за досрочное выполнение заданий 1975 года, а также девятой пятилетки в целом, приняв встречные планы, с полной отдачей сил, энергии и творческой инициативы потрудились в эти годы. За годы 9-й пятилетки план по налету часов на работах ПАНХ выполнен на 106,3%. Дополнительный налет для обслуживания геологов и оленеводов составил за этот период 2920 физических часов на вертолетах Ми-4. Перевезено 34 834 служебных пассажирозаказчиков и 5 185 тонн груза.

Около 80% всего объема работ — это обслуживание геологов Ухтинского геологического управления и Полярно-Уральского производственного геологоразведочного объединения.

Особо следует выделить работу для нефтегазовой экспедиции. Образовалась эта экспедиция в июне 1974 года и имеет большую перспективу разведки на нефть и газ с объемом на 10—15 лет.

В условиях заболоченной тундры доставка бурового оборудования, горюче-смазочных материалов, труб, вахты, продовольствия на буровые этой экспедиции возможна только вертолетами. За год до 40% общего объема работ Воркутинское авиапредприятие выполняет этому заказчику. Грузы доставляются в отдаленные районы республики. Большая помощь оказывалась и оказывается вертолетами Ми-6, Ми-8 Ухтинского авиапредприятия Коми управления, а также прикомандированным парком вертолетов Архангель-

ского управления гражданской авиации.

Полярно-Уральское производственное геологоразведочное объединение ведет комплексное изучение Полярного Урала. Основной объем работ также выполняется Ухтинским и Воркутинским авиапредприятиями. Совместно с геофизиками они ведут комплексную разведку полезных ископаемых северо-востока европейской части СССР.

Необходимая помощь оказывается врачам для оказания медицинской помощи больным или пострадавшим (за годы пятилетки было выполнено 340 срочных санитарных заданий и доставлено 1704 человека — больных и медработников), а также рыбакам и оленеводам.

В 1975 году для Нарьян-Марского рыбокомбината вертолетами Ми-4 Воркутинского авиапредприятия было доставлено с побережья Хайпудырской губы и Карского моря 50 тонн рыбы. А на текущий год уже ведется разговор о вывозке с этих участков партии рыбы около 100 тонн.

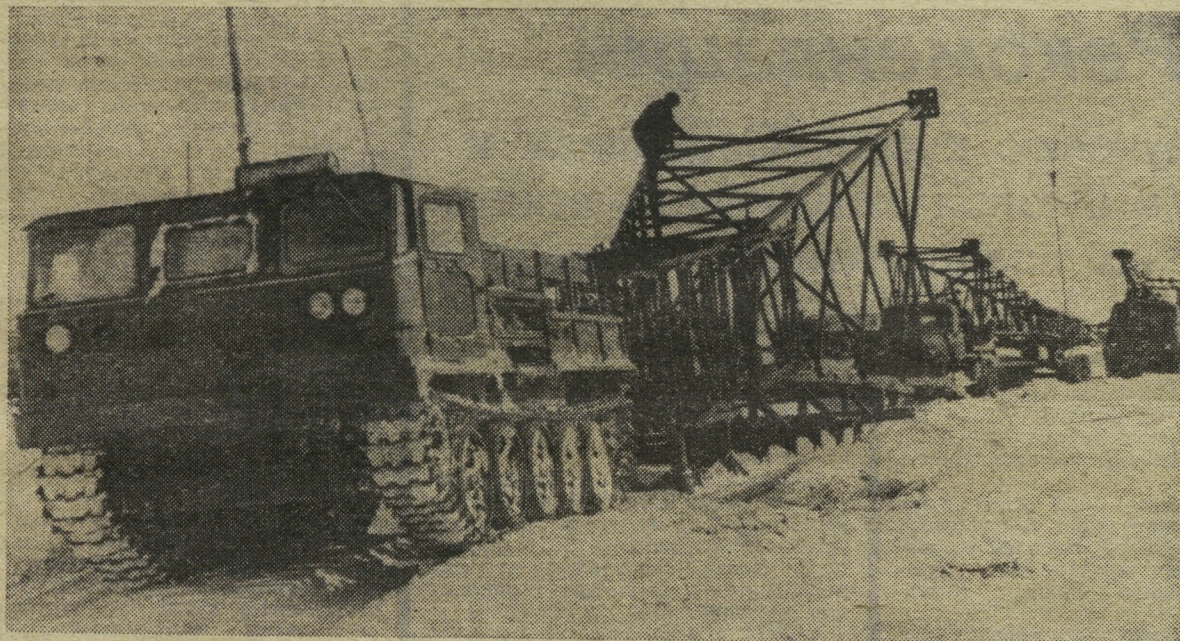
К оленеводам вертолеты доставляют почту, продовольствие, перевозят членов их семей, специалистов ветеринарной службы и сыровотку для профилактических прививок с целью сохранения поголовья стад.

По итогам работ за 1975 год план Воркутинского авиапредприятия по применению авиации в народном хозяйстве выполнен на 117 проц. Перевезено 9058 служебных пассажирозаказчиков и 13382 тонны груза. 80 проц. всего налета произведено геологам.

Выполнено 74 срочных санзадания и перевезено при этом 409 больных.

В связи с ростом авиаобслуживания в Воркутинском районе руководством Коми управления ГА были приняты меры по увеличению вертолетного парка Воркутинского авиапредприятия, а также прикомандирования вертолетов Ми-6, Ми-8 с Ухтинского авиапредприятия и Архангельского управления ГА. Работа авиапредприятия совместно с прикомандированными экипажами, безусловно, поставила авиаобслуживание геологов на более высокую ступень. В недалеком будущем Воркутинское авиапредприятие пополнится новым, более мощным вертолетным парком Ми-8.

В. КЫЗРОДОВ,
начальник отдела
ПАНХ Коми
управления ГА.



ОЧЕНЬ много внимания уделяют работе со школьниками авиаторы аппарата управления Коми ГА. Так, совсем недавно местный комитет управления провел целый ряд мероприятий, ко-

в Киев. Ребята были размещены в одной из лучших гостиниц города — «Киеве». Были организованы автобусные экскурсии «Киев — столица Украины», где экскурсоводы ознакомили детей с прошлым столицы, ее

Смотр детского творчества

торые надолго запомнятся ребятам. Детским сектором месткома был объявлен смотр-конкурс детского творчества. В смотре приняли участие 48 ребят. На конкурс были представлены рисунки, работы из дерева, аппликации, вышивание, вязание, лепка, выпиливание по дереву. Очень интересными оказались работы Слепухиной Марины, Ковалевой Светы, Жилиной Гали, Плавтова Вити, Юферова Бори и др. Всем ребятам, принимавшим участие в конкурсе, вручены ценные подарки. Во время смотр-конкурса были проведены игры, разгадывание загадок, чтение стихов. Одновременно 15 ребят старшего возраста вылетели самолетом по туристическим путевкам

настоящим и будущим. Посетили выставку достижений народного хозяйства Украины, музей изобразительных искусств западных и восточных культур, музей В. И. Ленина, где дети познакомились с жизнью и деятельностью вождя революции. Кроме того, ребята посетили музей Киево-Печерская лавра, живописный дворец «Украина», зоопарк. Поездкой дети остались очень довольны.

Школьники, оставшиеся в городе, тоже не были обойдены вниманием. Для них устраивались выезды за город, катание на санках.

З. ЖИЛИНА,
член детского сектора МК.

Перед новыми стартами

Спорт

Завершилась спартакиада Коми УГА соревнованиями по хоккею с мячом, проводившимися в г. Сыктывкаре.

Победительницей в первенстве по хоккею с мячом стала команда Сыктывкарского предприятия. Подведены итоги спартакиады, посвященной 30-летию Победы советского народа в Великой Отечественной войне. Общеконданное 1 место завоевал коллектив Сыктывкарского авиапредприятия, набравший 14 очков по 10 видам спорта. В семи видах программы сыктывкарские авиаторы были первыми. На втором месте коллектив Ухтинского

авиапредприятия, а на третьем — воркутинские авиаторы.

Опыт проведения первой круглогодичной спартакиады в авиапредприятиях республики дал толчок для развития массовых видов спорта.

В 1976 году по Коми УГА запланирована вторая круглогодичная спартакиада, посвященная XXV съезду КПСС. При этом расширена программа соревнований с учетом условий севера и развития игровых видов спорта, а также с учетом предстоящих стартов на всесоюзных соревнованиях Аэрофлота.

Ю. ВАСЬКИН,
старший инструктор-методист по физкультуре и спорту Коми УГА.

НАШ АДРЕС

И ТЕЛЕФОН:

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

г. Свердловск, И-20
Редакция газеты
«Авиатор Урала»
Тел. 295-461.
295-496.

НС 26075. Заказ № 3135.

Редактор

В. С. ГУРИН.