

НА МАРШЕ— ТРЕТИЙ, РЕШАЮЩИЙ

Авиатор УРАЛА

ОРГАН УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ
И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

ПЛАН ВЫПОЛНЕН!

Авиаторы Пермского авиапредприятия МВЛ выполнили план работы шести месяцев по большинству показателей.

Среди передовых коллективов — предприятия, внесшие большой вклад в выполнение плана, — АТБ, отдел перевозок, служба движения, РиС, авиахимии.

Постоянными лидерами соревнования в АТБ были бригады В. Л. Волкова и В. М. Цветкова.

На авиационных работах одними из лучших были экипажи авиаторов А. Я. Султанова и В. В. Артемчика.

В. МЯЛОВ, заместитель командира Пермского авиапредприятия по политико-воспитательной работе.

ВПЕРВЫЕ НА ЗЕМЛЕ КАЛМЫКИИ

25 июня в аэропорту Элиста впервые приземлился самолет Уральского управления гражданской авиации, ИЛ-18 под управлением командира корабля Влалимира Михайловича Сунденбана доставил в помощь хлеборобам Калмыкии уральских комбайнеров и механизаторов.

Экипажу и механизаторам был оказан радужный прием. Их встречали заместитель министра сельского хозяйства Калмыкии, командир авиапредприятия Элисты. Они поблагодарили свердловских авиаторов за своевременную доставку механизаторов. Экипаж, в свою очередь, отмечает четкое руководство движением самолета и быстрое обслуживание его на земле.

«Рейсовый листок», коллективный корреспондент газеты «Авиатор Урала».

ЗАЩИТНИКИ ЛЕСА

Деревья растут долго, десятилетиями. А лесной пожар может уничтожить их буквально за считанные дни. Может, если за лес не вступают люди.

Ежедневно с утра до вечера в рейсы уходили экипажи вертолетов под командованием В. П. Щелкова и Б. Е. Федотова. Авиаторы спасли от пожара многие десятки гектаров леса в Пермской области.

Р. ТОЛОВ.

СОВЕЩАНИЕ В МОСКВЕ

На прошлой неделе в Москве состоялся семинар-совещание заместителей командиров по политико-воспитательной работе транспортных предприятий и учебных заведений гражданской авиации. Цель его — обсудить задачи и практические мероприятия по дальнейшему совершенствованию политико-воспитательной работы среди личного состава транспортных предприятий и учебных заведений в свете решений XXIV съезда партии, требований ЦК КПСС по обеспечению безопасности полетов и укреплению дисциплины в гражданской авиации.

С докладом «О состоянии и мерах по дальнейшему совершенствованию политико-воспитательной работы» выступил заместитель начальника управления по политико-воспитательной работе МГА В. Ф. Сацюк.

В первый день участники прослушали сообщение начальника управления по безопасности полетов МГА Н. П. Новикова «О состоянии и мерах повышения безопасности полетов в гражданской авиации», доклад начальника ЦПЭУ МГА Г. А. Парсегова «О путях повышения

экономической эффективности гражданской авиации в девятой пятилетке и перспективах ее развития».

Второй день совещания был посвящен вопросам научных основ педагогики и психологии и их использованию в воспитательной работе. Лектор ЦК КПСС В. С. Вишневский прочел лекцию «XXIV съезд КПСС об основных направлениях идеологической работы на современном этапе».

Участники семинара обменялись опытом политико-воспитательной работы среди личного состава. В работе секций заместителей командиров транспортных предприятий и летных подразделений приняли участие представители Уральского управления: заместители командиров по политико-воспитательной работе А. Н. Кобелев (Кольцово), А. И. Власов (Челябинск), Н. Н. Петров (Пермь), М. В. Окулов (Киров).

Б. НАЗАРЕНКО, заместитель командира по политико-воспитательной работе летного подразделения Кольцовского авиапредприятия.

СОРЕВНОВАНИЕ МОЛОДЫХ

В пятницу в Свердловском обкоме ВЛКСМ состоялось совместное заседание бюро обкома, совета Уральского управления гражданской авиации, президиума территориального комитета профсоюза авиарботников. Речь шла об участии комсомольско-молодежных экипажей Уктусского авиапредприятия во Всесоюзном социалистическом соревновании комсомольско-молодежных экипажей сельскохозяйственной авиации, которое проводится с апреля 1973 по декабрь 1975 года.

В авиационном подразделении Уктуса, где командиром Ю. В. Курашов, 90 процентов комсомольцев и молодежи. Уже три года подразделение носит высокое звание «Коллектив коммунистического труда». Нынче, кроме социалистического соревнования в самом подразделении, проходит и соревнование на «Лучшего по профессии».

В этом году отличилось звено О. В. Акимова, победителя социалистическо-

го соревнования прошлого года. Экипажи В. И. Обоскалова и В. К. Чирвы также систематически переполняют производственные задания, используют передовые методы переработки полей.

В целях дальнейшего развития производственной и общественно-политической активности молодых пилотов в выполнении заданий девятой пятилетки заседание рекомендовало комитету комсомола совместно с командованием и объединенным комитетом профсоюза авиапредприятия осуществить конкретные меры помощи комсомольско-молодежным экипажам в выполнении планов и социалистических обязательств, создании необходимых условий для высокопроизводительного труда, а также в улучшении их культурно-бытового обслуживания на оперативных аэродромах.

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

Воздушные разведчики

Геологи Коми республики осваивают «прямой» поиск полезных ископаемых.

Новый метод разведки — гаммаспектрометрический — впервые будет применяться в начавшем-

ся полевом сезоне Ухтинской геофизической экспедицией. Прибор, установленный на самолете, принимает излучения от пласта и определяет мощность месторождения. Сыктывкар.

Бориса Павловича Белодубровского в Челябинском аэропорту знают все. За его плечами огромный опыт.

Он рано связал свою судьбу с транспортом. Совсем юным участвовал в строительстве Оренбургской железной дороги.

После демобилизации из армии Борис Павлович поступил на работу в Челябинский аэропорт, на должность начальника участка по ремонту самолетов. Многие изменилось с тех пор. Со временем менялся и сам Борис Павлович. Присмат-

релось это позволило расширить перечень агрегатов, переконсервация которых производится в условиях АТБ.

Ценность этого почина в том, что предприятие получило возможность иметь дополнительные резервные дефицитные агрегаты. Взяв на себя повышенные обязательства, Борис Павлович отыскивает новые резервы и возможности. У него есть последователи: Иван Захарович Власков, Александр Викторович Мартышов, Федор Ахраров. На счету у

РЕЗЕРВЫ — В ДЕЙСТВИЕ

Инициатива слесаря

Бориса Павловича много агрегатчика. Решил сам попробовать. И что ни день, совершенствуется Борис Павлович как слесарь.

Постановление ЦК КПСС, Совета Министров СССР, ВЦСПС и ЦК ВЛКСМ о развертывании социалистического соревнования нашло отклик и среди авиарботников.

В начале 1973 года Б. П. Белодубровский пересмотрел свои возможности и выступил с ценным начинанием. Его начинание началось в восстановлении и ремонте агрегатов, раньше времени вышедших из строя, в условиях АТБ на основе заводской технологии производится восстановительный ремонт некоторых агрегатов. Совместно с техническим отделом разработана технология восстановления ряда дефицитных аг-

Бориса Павловича много агрегатчика. Решил сам попробовать. И что ни день, совершенствуется Борис Павлович как слесарь. Он — бессменный пропагандист, член общества «Знание», передает свой богатый опыт молодым.

Борис Павлович очень много работает над собой, изучает техническую литературу, окончил вечерний университет марксизма-ленинизма. И все это помогает ему добиться успехов на практике.

Слово свое Белодубровский держит, повышенные обязательства за последние месяцы этого года намного перевыполнил, но не успокоился, а ищет все новые и новые резервы.

Э. САВИНОВА, старший инженер.

г. Челябинск.

ДОБРЫЕ ВЕСТИ

НА ЮГ — САМОЛЕТОМ

С 1 июля введен еще один новый рейс до Сыктывкара. Ежедневно в полдень туда будет летать ИЛ-14. Кроме того, для удобства пассажиров, желающих провести свой отпуск на юге, увеличивается частота движения самолетов в Алма-Ату, Баку, Караганду, Одессу, г. Свердловск.

Среди передовых

Полугодовой план авиации ПАНХ Кировского авиапредприятия выполнен.

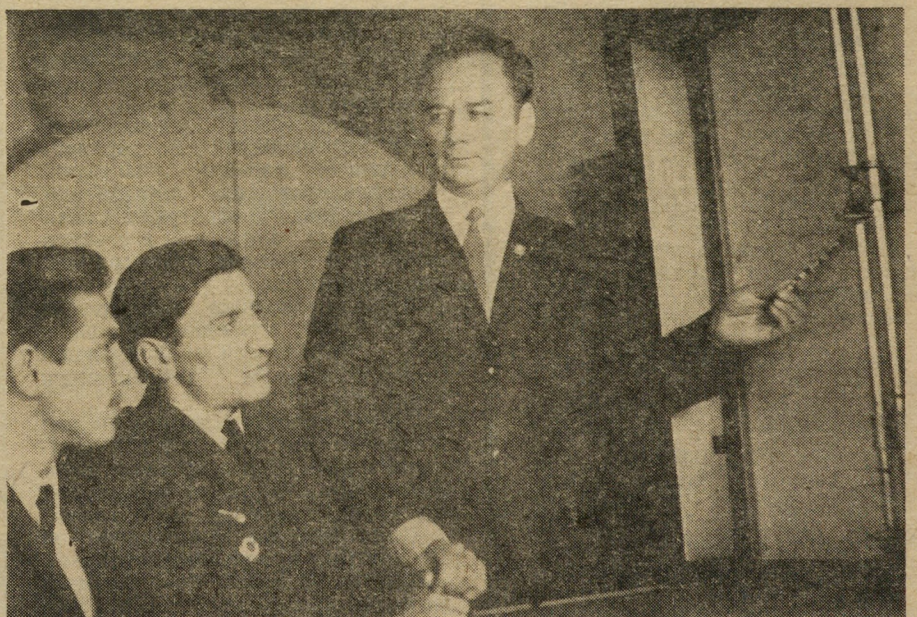
Особенно хорошо потрудились авиаторы на обслуживании геологических партий, санитарных полетах и лесном патруле. Можно назвать среди передовиков командира звена АН-2 С. В. Николаева и командира звена вертолетчиков Ю. В. Шешукова, которые уже не первый год трудятся отлично.

Р. БЫКОВ.

Чествуют ветерана

Тепло проводили на заслуженный отдых пилоты подразделения своего товарища по работе Г. Н. Печенкина.

Было торжественное собрание, на котором чествовали ветерана, были цветы и подарки. г. Челябинск.



Не первый год коммунистами Курганского авиапредприятия выбирают Ю. П. Еремина секретарем партийной организации. Он пользуется заслу-

женным авторитетом среди авиаторов предприятия. По должности он инструктор тренажера авиапредприятия. И благодаря качествам, за которые был выбран курганскими авиа-

торами — коммунистами: принципиальности, инициативности и широкому кругозору — здесь он также пользуется большим уважением.

Утверждены на совместном заседании коллегии МГА и президиума ЦК профсоюза авиарботников

УСЛОВИЯ ВСЕСОЮЗНОГО СОЦИАЛИСТИЧЕСКОГО СОРЕВНОВАНИЯ МЕЖДУ КОЛЛЕКТИВАМИ ПРЕДПРИЯТИЙ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

Девятая пятилетка является важным этапом дальнейшего развития гражданской авиации на основе современного научно-технического прогресса, ускорения роста производительности труда, повышения эффективности производства, улучшения использования производственных фондов и капитальных вложений.

Большие и ответственные задачи стоят перед гражданской авиацией в третьем году пятилетки. Пассажирооборот по государственному плану 1973 года составит 100 млрд. пассажиро-километров, общий объем перевозок — 11,35 млрд. тонно-километров, что превысит уровень 1972 г. соответственно на 4,3 процента и 4,9 процента. Воздушным транспортом предстоит перевезти 87 млн. пассажиров, 340 тыс. тонн почты и 1,8 млн. тонн грузов. Авиационно-химические работы достигнут 87 млн. гектаров, или на 4,3 процента больше, чем в 1972 г. От результатов работы в этом году во многом будет зависеть успешное выполнение и всего пятилетнего плана. Это делает 1973 год решающим годом девятой пятилетки.

Действенным средством развития творческой инициативы авиарботников, выявления и использования резервов производства, выполнения и перевыполнения производственных планов было и остается социалистическое соревнование.

В январе 1973 года ЦК КПСС, Совет Министров СССР, ВЦСПС и ЦК ВЛКСМ приняли постановление «О развертывании Всесоюзного социалистического соревнования работников промышленности, строительства и транспорта за досрочное выполнение народнохозяйственного плана на 1973 год».

Постановление обязывает министерства и ведомства развернуть организаторскую и массово-политическую работу по широкому развитию Всесоюзного социалистического соревнования за досрочное выполнение и перевыполнение народнохозяйственного плана на 1973 год.

Социалистическое соревнование в 1973 году должно проходить под лозунгом — дать продукции больше, лучшего качества, с меньшими затратами.

Дальнейшее совершенствование социалистического соревнования в гражданской авиации в свете требований постановления ЦК КПСС, Совета Министров СССР, ВЦСПС и ЦК ВЛКСМ «О развертывании Всесоюзного социалистического соревнования работников промышленности, строительства и транспорта за досрочное выполнение народнохозяйственного плана на 1973 год», повышение его эффективности, устранение имеющихся в его организации недостатков становится одной из первоочередных задач.

Главными направлениями социалистического соревнования на современном этапе развития гражданской авиации должны быть:

мобилизация авиарботников на успешное претворение в жизнь решений XXIV съезда КПСС, высококачественное и своевременное выполнение плановых заданий и социалистических обязательств по досрочному выполнению и перевыполнению плана 1973 года, решающего года девятой пятилетки, и всего пятилетнего плана развития гражданской авиации, всемерное повышение эффективности производства, производительности труда, безопасности полетов;

улучшение использования самолетов и вертолетов, изыскание резервов производства, внедрение передовых методов труда, дости-

жение высокого уровня механизации и автоматизации производственных процессов, широкое внедрение в производство изобретательства и рационализаторства;

повышение регулярности и производительности полетов, значительное улучшение культуры обслуживания пассажиров, ускорение доставки грузов;

улучшение качества и сокращение сроков ремонта авиационной техники и строительных работ, совершенствование квалификации авиарботников, их экономической подготовки;

снижение себестоимости перевозок и работ по применению авиации в народном хозяйстве, борьба за экономию, бережливость, полное использование производственных фондов, капитальных вложений;

повышение политической сознательности, производственной дисциплины и организованности каждого работника.

В организации социалистического соревнования уделить особое внимание широкому внедрению передового производственного опыта, регулярной проверке и подведению итогов выполнения обязательств, обеспечению широкой гласности и сравнимости результатов соревнования, разработке и выполнению встречных планов.

При подведении итогов за отчетный квартал учитывать результаты работы за предшествующий период с начала года.

В эксплуатационных управлениях при подведении итогов социалистического соревнования рассматривается выполнение обязательств всех без исключения предприятий (авиапредприятий, самостоятельных аэропортов и агентств, которые обязаны представлять отчеты в управление), независимо от выполнения обязательств.

Об итогах рассмотрения сообщается всем предприятиям.

В Министерстве гражданской авиации представляются итоги выполнения обязательств всеми эксплуатационными управлениями, заводами и строительными-монтажными управлениями.

При сравнении итогов соревнования различных коллективов авиарботников необходимо прежде всего учитывать напряженность принятых и выполненных планов, а также уровень производственных затрат.

В организации социалистического соревнования следует последовательно развивать демократические основы, неуклонно осуществлять ленинские принципы соревнования — гласность, сравнимость результатов, возможность повторения опыта.

Во Всесоюзном социалистическом соревновании предприятий гражданской авиации участвуют: эксплуатационные управления, объединенные авиаотряды, самостоятельные аэропорты и агентства, заводы, строительные-монтажные управления.

Для поощрения коллективов предприятий гражданской авиации — победителей во Всесоюзном социалистическом соревновании учреждены:

8 переходящих Красных знамен Министерства гражданской авиации СССР и ЦК профсоюза авиарботников с первыми денежными премиями;

12 вторых денежных премий и 14 третьих денежных премий.

Из общего количества призовых мест для предприятий во Всесоюзном социалистическом соревновании устанавливается:

1) для управлений гражданской авиации — 6;

2) для объединенных авиаотрядов и эскадрилий, отдельных авиапредприятий, самостоятельных аэропортов и агентств — 21;

3) для заводов — 5;

4) для строительного-монтажных управлений — 2.

Для награждения коллективов предприятий гражданской авиации — победителей во Всесоюзном социалистическом соревновании работников промышленности, строительства, транспорта и других отраслей народного хозяйства за досрочное выполнение и перевыполнение народнохозяйственного плана на 1973 год учреждены Красные знамена ЦК КПСС, Совета Министров СССР, ВЦСПС и ЦК ВЛКСМ с дипломами и денежными премиями.

Для награждения лучших рабочих и членов бригад, добившихся наиболее высоких трудовых показателей в социалистическом соревновании, учрежден единый общесоюзный знак «Победитель социалистического соревнования 1973 года», присуждаемый решением Министерства гражданской авиации и ЦК профсоюза авиарботников.

За счет государственного социального страхования для поощрения лучших рабочих и коллективов бригад по итогам социалистического соревнования 1973 г. выделены для предприятий гражданской авиации льготные туристские путевки по Советскому Союзу и в зарубежные страны.

Учреждены для награждения комсомольско-молодежных коллективов предприятий гражданской авиации, добившихся наиболее высоких показателей в социалистическом соревновании, вымпелы и выделены для поощрения лучших молодых рабочих льготные туристские путевки.

Передовики производства, добившиеся в 1973 году наиболее высоких результатов и показавшие образцы трудовой доблести в выполнении и перевыполнении планов, будут представлены к награждению орденами и медалями СССР, знаком «Отличник Аэрофлота».

В начале 1974 года в Кремлевском Дворце съездов будет проведен слет передовиков производства — победителей во Всесоюзном социалистическом соревновании работников промышленности, строительства, транспорта, сельского хозяйства и других отраслей за досрочное выполнение народнохозяйственного плана на 1973 год, добившихся наиболее высоких показателей в труде и внесших значительный вклад во внедрение и пропаганду передового опыта.

Показатели итогов работы кандидатов в победители Всесоюзного социалистического соревнования представляются в Министерство гражданской авиации ежеквартально не позднее 20 числа следующего за отчетным кварталом месяца на основе данных бухгалтерской отчетности.

Итоги Всесоюзного социалистического соревнования подводятся один раз в квартал на совместном заседании коллегии МГА и президиума ЦК профсоюза авиарботников до 30 числа следующего за отчетным кварталом месяца и объявляются приказом министра гражданской авиации.

Коллективам — победителям во Всесоюзном социалистическом соревновании, завоевавшим переходящее Красное знамя и первую денежную премию, вручаются соответствующие свидетельства как память о трудовых успехах.

Управления, транспортные эксплуатационные предприятия и самостоятельные агентства воздушных сообщений представляют материалы через Управление перевозок и коммерческой эксплуатации МГА, предприятия применения авиации в народном хозяйстве — через Управление применения авиации в народном хозяйстве МГА, заводы — через Всесоюзное

Управление
ПРОИЗВОДСТВА

государственное промышленное объединение «Авиаремонт», строительного-монтажного управления — через производственное строительного-монтажного объединения «Авиастрой».

Победителями Всесоюзного социалистического соревнования будут считаться предприятия гражданской авиации, которые выполнят и перевыполнят план по всем основным и учитываемым показателям и обеспечат наибольший рост этих показателей по сравнению с соответствующим периодом прошлого года при обязательном условии обеспечения безаварийной летной работы, высокой дисциплины и культуры обслуживания пассажиров и клиентуры.

Кандидаты в победители представляются по согласованию с республиканскими или территориальными комитетами профсоюза авиарботников.

Показателями Всесоюзного социалистического соревнования являются:

а) для управлений, объединенных авиаотрядов и авиаэскадрилий, отдельных авиаотрядов, самостоятельных аэропортов и агентств: — основные:

1. Пассажирооборот (участковый) — млн. пасс.-км.

2. Общий объем перевозок (участковый) — млн. т-км.

3. Производственный (коммерческий) налет часов по применению авиации в народном хозяйстве (прив. к АН-2) — тыс. прив. часов.

4. Общая сумма выручки (выручка по транспортной авиации плюс доходы от применения авиации в народном хозяйстве) — тыс. руб.

5. Прибыль (убытки) — тыс. руб. Выполнение валютного плана для предприятий, выполняющих авиaperевозки на международных авиалиниях — тыс. инв. руб.

6. Производительность труда — %.

7. Строительно-монтажные работы — тыс. руб. — учитываемые:

1. Отправки пассажиров — тыс. чел.

2. Качество обслуживания перевозок — оценка.

3. Количество отмен и задержек отправок самолетов по вине личного состава (на 100 отправлений самолетов по центральному расписанию) — случаи.

4. Процент использования пассажирских кресел (по самолето-вылетам) — %.

5. Процент коммерческой загрузки (по самолето-вылетам) — %.

6. Налет часов на 1 самолет с газотурбинными двигателями (по типам) — час.

7. Себестоимость:

1 тонно-километра — коп;

1 приведенного часа — руб.

8. Общая рентабельность (условная рентабельность для убыточных предприятий) — %.

9. Средняя зарплата — %.

10. Ввод общей жилой площади — тыс. кв. м.

11. Авиационно-химические работы для предприятий, выполняющих АХР, — тыс. физ. га.

12. Выполнение мероприятий по новой технике и НОТ — справка.

б) для заводов:

— основные:

1. Объем реализованной продукции — тыс. руб.

2. Основная номенклатура, утвержденная в плане: ремонт самолетов — единиц; ремонт вертолетов — единиц;

- ремонт двигателей — единиц.
- 3. Сроки пребывания в ремонте: самолетов (по типам) — дни; вертолетов (по типам) — дни.
- 4. Прибыль — тыс. руб.
- 5. Рентабельность (общая) — %.
- 6. Производительность труда — руб. на одного работника.
- 7. Строительно-монтажные работы — тыс. руб. — учитываемые:
 - 1. Средняя зарплата — руб.
 - 2. Ввод общей жилой площади — тыс. кв. м.
- Выполнение мероприятий по новой технике и НОТ — справка.
- в) для строительно-монтажных управлений (переведенных на новую систему планирования и экономического стимулирования) — тыс. руб.
- 3. Объем строительно-монтажных работ — всего — тыс. руб., в том числе собственными силами — тыс. руб.
- 4. Выполнение плана строительно-монтажных работ по законченным объектам и этапам работ (для строительно-монтажных управлений, переведенных на новую систему планирования и экономического стимулирования) — тыс. руб.
- 5. Ввод в действие объектов строительства — мощность, объект.
- 6. Ввод в действие общей жилой площади — кв. м.
- 7. Производительность труда — руб. на одного работника.
 - учитываемые:
 - Средняя зарплата — руб.
- 2. Качество выполненных работ по введенным объектам строительства:

- с оценкой «отлично» — %;
- с оценкой «хорошо» — %
- 3. Выполнение мероприятий по новой технике и НОТ — справка. Не присуждаются призовые места по итогам социалистического соревнования:
 - управления гражданской авиации, в которых по вине лично состава имели место тяжелые летные происшествия и аварии воздушных судов, а также чрезвычайные авиационные происшествия, при которых полностью уничтожены самолеты (вертолеты) I, II, III классов или погибли люди;
 - объединенным авиационным отрядам и самостоятельным аэропортам, в которых по вине лично состава имели место авиационные происшествия, указанные для управлений, а также чрезвычайные авиационные происшествия, при которых полностью уничтожены самолеты (вертолеты) IV класса, и наземные авиационные про-

исшествия (одно или несколько), сумма убытков от которых составила 500 руб. и более;

— объединенным авиаэскадрильям, в которых по вине лично состава имели место авиационные происшествия, указанные для управлений и объединенных авиационных отрядов, а также наземные авиационные происшествия (одно или несколько), сумма убытков от которых составила 200 руб. и более;

— авиаремонтным предприятиям, по вине которых имели место авиационные происшествия, указанные для управлений и объединенных авиационных отрядов, а также опасные предпосылки к летным происшествиям, связанные с отказами авиационной техники.

Коллективы, завоевавшие переходящее Красное знамя Министерства гражданской авиации и ЦК профсоюза авиаремонтников за четыре квартала подряд, награждаются Почетной грамотой Министерства гражданской авиации.

Денежные премии по итогам Всесоюзного социалистического соревнования предприятий гражданской авиации выплачиваются при наличии и за счет сверхплановой прибыли или снижения планового убытка с начала года.

При недостаточности сверхплановой прибыли по управлению гражданской авиации в целом денежные средства для выплаты премий по итогам Всесоюзного социалистического соревнования могут выделяться министерством за счет свободного остатка сверхплановой прибыли других предприятий, если имеется сверхплановая прибыль по Министерству гражданской авиации в целом.

Денежные средства, выделенные на поощрение коллективов — победителей во Всесоюзном социалистическом соревновании, используются на индивидуальное премирование, улучшение культурно-бытового обслуживания работающих, жилищное и культурно-бытовое строительство.

На индивидуальное премирование рабочих, инженерно-технических работников и служащих, отличившихся в социалистическом соревновании, может быть израсходовано:

- на предприятиях, где премия составляет менее 2 тыс. руб. — 100% выделенной суммы;
- на предприятиях, где премия составляет свыше 2 тыс. руб., — до 70% выделенной суммы.

Остальная часть премии используется на улучшение культурно-бытового обслуживания работающих и на жилищное и культурно-бытовое строительство.

Средства, предназначенные на улучшение культурно-бытового обслуживания, строительство жилищ и культурно-бытовых учреждений, по согласованию с местным комитетом профсоюза могут быть использованы на приобретение инвентаря для детских и яслей, пионерских лагерей, рабочих общежитий, медико-санитарных нужд, на ремонт клубов, красных уголков, рабочих столовых и спортивных сооружений, на приобретение культурно-бытового инвентаря и литературы для библиотек на предприятиях.

При присуждении премии по Всесоюзному социалистическому соревнованию управлению гражданской авиации в целом устанавливается единый метод (порядок) распределения средств, направленных на индивидуальное премирование наиболее отличившихся работников как между аппаратом управления и его предприятиями, так и между отдельными предприятиями внутри управления гражданской авиации.

Часть средств, идущих на индивидуальное премирование работников аппарата управления, не должна превышать 30% от суммы, полученной в результате умножения суммы должностных окладов всех работников аппарата управления на коэффициенты 0,5 или 0,4, или 0,3, соответствующие первой, второй и третьей премиям, присуждаемым по итогам Всесоюзного соцсоревнования.

Остальная часть средств, идущая на индивидуальное премирование отличившихся в соцсоревновании работников отдельных предприятий, входящих в состав управления, а также средства, направляемые на улучшение культурно-бытового обслуживания и жилищное строительство, распределяются между предприятиями начальником управления по согласованию с республиканским или территориальным комитетом профсоюза авиаремонтников с учетом выполнения основных и учитываемых показателей по Всесоюзному соцсоревнованию. При этом вследствие невыполнения некоторых основных или учитываемых показателей по Всесоюзному соцсоревнованию отдельные предприятия могут быть

лишены премии полностью или частично.

Средства, направляемые на индивидуальное премирование, в объединенном авиаотряде распределяются между подразделениями командованием и местным комитетом отряда в зависимости от вклада данного подразделения в выполнение плана отряда и выполнения им своих обязательств.

Средства, выделяемые на индивидуальное премирование рабочих, инженерно-технических работников и служащих в подразделениях, должны составлять сумму, пропорциональную фонду их заработка в общем фонде заработной платы этого подразделения.

Размер индивидуальной премии работника, показавшего наилучшие результаты в производственной работе и активно участвовавшего в социалистическом соревновании, не должен быть менее 10 руб.

Индивидуальное премирование руководителей предприятий и освобожденных партийных, профсоюзных и комсомольских работников, активно участвовавших в социалистическом соревновании, производится из общей суммы премии, установленной предприятию.

Начальники предприятий, их заместители, главные инженеры, главные бухгалтеры и главные экономисты — начальники ПЭО, а также освобожденные секретари парткома, председатели профсоюзных комитетов и секретари комитетов ВЛКСМ при присуждении предприятию первой премии могут быть премированы в размере до 50%, второй — до 40% и третьей — до 30% месячного должностного оклада.

При присуждении премии управлению ГА размер премий руководителям подчиненных предприятий устанавливаются начальники управления по согласованию с республиканским или территориальным комитетом профсоюза.

Разрешение на выплату премий освобожденным партийным, комсомольским и профсоюзным работникам начальники управлений ГА дают по согласованию с местными партийными органами.

Расходование средств на премирование по социалистическому соревнованию на предприятиях производится руководителями предприятий по согласованию с местными (заводскими) профсоюзными комитетами.



— Помогать я готов. Что смогу, пожалуйста. И советом, и делом. Подредактировать там, подсказать форму подачи...

— Значит, договорились!

Люди обычно редко благодарят за критику. Большею частью бывают недовольны ею. В моей журналистской практике случалось и такое, что после резкой критики в печати «обиженные» начинали поглядывать косо, а иногда даже переставали здороваться...

А вот с Василием Михайловичем все вышло по-другому. После той нелицеприятной критики мы с ним крепко подружились. Было это в 1954 году.

Много воды утекло с тех пор. Я хо-

Бери с коммунистов пример

рошо знал Василия Михайловича Мартюшева — волевого и решительного человека, принципиального коммуниста, пытливого, постоянно ищущего работника, умелого организатора, чуткого и внимательного товарища. Рядового великой партии Ленина.

И сегодня мне хотелось бы поделиться с читателями мыслями о своем друге, о становлении характера этого Человека, разменявшего уже шестой десяток жизни.

...Когда на долю нашего народа выпало самое тяжелое испытание — война с фашистской Германией, Василию Мартюшеву было 19 лет. Как миллионы советских людей, он пошел защищать Родину. Ту, которая начиналась для него с маленького уральского селения Черемиски, где прошло его детство. Ту, которая была связана с представлением о большом городе

Свердловске, где юношей он учился в техникуме. Ту, наконец, которая ассоциируется у нас в сознании со словом «Великая».

Летал он на «небесном вездеходе» У-2. Задания были самыми разнообразными: разведка, связь с партизанами, бомбежка ближних тылов противника, выброска парашютистов-диверсантов. Таких боевых вылетов Василий Мартюшев сделал 231.

На всю жизнь запомнился молодому пилоту день, когда его принимали в партию — летом 1942 года. Происходило это прямо на фронтном аэродроме, у самолетных стоянок. Начальник политотдела вручил летчикам эскадрильи партийные билеты. И сразу же после этой «торжественной ча-

сти» прозвучал боевой приказ: доставить нашим отрезанным частям срочный груз.

Пилоты кинулись по машинам. Как гигантские кузнечики, застрекотали моторы. Легкокрылые самолеты один за другим поднимались в воздух.

На линии фронта летчиков встретил плотный заградительный огонь. Вспыхнула и круто пошла к земле одна машина... другая... третья!.. Многих боевых товарищей не досчитались в тот день пилоты эскадрильи. Но молодой коммунист Василий Мартюшев четко выполнил задание командования: словно красная книжица у сердца дала ему новые силы, окрылила и тем помогла выполнить первое партийное поручение.

Однажды Василий получил приказ: разведать скопления вражеских войск на станции МГА. Вылетать нужно бы-

ло ночью. Только какой от нее прок, если все видно почти как днем. Наступила пора знаменитых «белых ночей». На фоне светлого неба силуэт самолета заметен особенно хорошо, и, как на грех, ни одного облачка. Поэтому Мартюшев возможно плотнее «прижимался» к земле.

Вот и цель! На станции стояло несколько эшелонов. Летчик решил узнать, что в них находится, стал вырывать над путями. Тут спохватились фашистские зенитчики. К самолету, как ядовитые щупальцы, со всех сторон потянулись разноцветные трассы.

Василий Мартюшев начал лавировать, увертываться от огненных струй. Мысль работала четко, предельно собранно: «Вон там красная строчка. Значит, надо кинуть машину вправо. А сейчас вверх!.. Ручку влево!».

Теперь остается только одно. Чтобы довести дело до конца, надо сосчитать вагоны. Тогда доклад командованию будет полным. И опять У-2 челноком снует вдоль станции: «Сто восемь... сто девять...»

Роковой трассы пилот заметить не успел. Оглушительный треск, вспышка огня! И тут же мгновенный провал в сознании. Потом мысль: «Надо уходить...» Летчик резко накренил машину и направил ее вниз, в сторону от станции. Маневр удался: земцы решили, что самолет сейчас врежется в землю. Обман они разгадали поздно: У-2 уже выскочил из опасной зоны.

...Сознание, как поврежденный мотор, работало с перебоями. Мысли стали тягучими, медлительными: «На... до на... брать вы... со... ту. На... до на... брать вы... со... ту».

Вспоминая об этом эпизоде, Василий Михайлович сейчас, в спокойной мирной обстановке, так объясняет свое тогдашнее стремление к небосводу:

(Окончание на 4 стр.)

Начало нашей дружбы оказалось не совсем обычным. В то время был я собкором газеты «Крылья Советов» по Свердловской авиагруппе, а Василий Михайлович Мартюшев — редактором стенгазеты Кольцовского аэропорта «Трасса». Выходила она тогда, как говорится, «по большим праздникам», да и по содержанию не всегда отвечала требованиям дня.

Вот эти-то недостатки я и раскритиковал в печатном органе управления. Особенно досталось, конечно, редактору стенной газеты В. М. Мартюшеву. Прочитав корреспонденцию, он сам подошел ко мне:

— Здорово вы нас разделали! Но, вообще говоря, правильно.

— И что теперь думаете делать? — Будем перестраиваться, работать как надо. Только есть просьба помочь по журналистской линии. А за критику — спасибо.

ОБЫЧНЫЙ РЕЙС

На полпути от Норильска до полюса затерялся остров Уединения. Здесь несут вахту 28 человек: синоптики, аэрологи, гидрологи. Одному из них потребовалась срочная медицинская помощь...

Экипаж вертолета «Ми-8» поднялся с норильского аэродрома. Три часа шли над Енисеем. Вот-вот должен был показаться Диксон, где ждал врач и надо было заправить баки горючим.

Буквально на глазах туман закрывал островок. Остался лишь маленький просвет, и пилоты успели посадить машину. Диксон, как говорят авиаторы, закрыли. Шли томительные часы ожидания. Теперь в машине вместе с командиром Ю. Васильевым, вторым пилотом Н. Дорогобужевым, штурманом Г. Лукьяновым и бортмехаником В. Синько ожидала погоды и врач диксонской больницы Галина Шанская. К вечеру (это понятие относительно — полярный день в полном разгаре) синоптики дали «добро».

«Ми-8» взял курс на север. Ориентиров нет — внизу однообразный ледовый ландшафт. Компас, другие приборы вели себя неспокойно. Это и понятно — полюс в двух шагах. Тепло встретили посланцев «Большой земли» полярники. Вместе с медицинской помощью к ним пришли письма родных, свежие газеты.

На днях связался с Диксоном. У телефона была молодая врач, выпускница Таджикского медицинского института Галина Шанская.

— Дело идет на поправку. Большой радист Н. Муравьев чувствует себя хорошо.

— А каковы ваши впечатления о полете?

— Это мой первый вылет, — ответила Галина. — Было страшно. Летели над самими льдинами, видимость почти никакой...

У экипажа Ю. Васильева маршруты почти всегда сложные. Над заснеженной еще тундрой летит он сейчас к геологам, база которых на северо-восточной окраине Таймыра.

Ю. ГЕТАЛЛО.
г. Норильск.

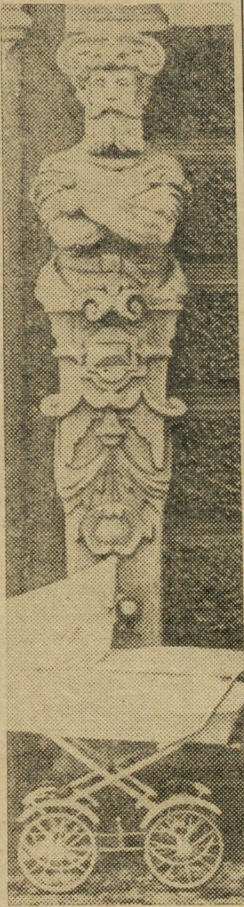
ЦЫПЛЯТА-

ПУТЕШЕСТВЕННИКИ

Ежедневно из Курганской области отправляются в Казахстан спейрейсы Ан-2 с живым грузом для птицеводческих ферм. Сейчас в хозяйстве степной республики отправлено уже около 890000 цыплят.

Самолеты пилотируют опытные авиаторы с правом выбора посадочных площадок — живой груз должен быть доставлен к месту своего постоянного жительства как можно быстрее.

Л. ИВАНОВ.



(Продолжение. Нач. на 3 стр.)

— Если есть высота, значит в случае срыва самолета и падения будет время исправить положение, выровнять машину и продолжить полет. Но в тот момент у меня в голове не было этой последовательной логической связи. Сознание временами я терял. Короче, мне тогда было не до логики.

...Летчик чудом довел машину до аэродрома. Стал заходить на посадку. Земля все ближе и ближе, до нее осталось всего несколько метров. Пилот

но отточенная в десятках полетов техника пилотирования, выработанный авиатором автоматизм действий, «моторная память» рук сделали свое дело. Василий — без сознания! — сумел благополучно посадить самолет. Ну, а потом...

Потом был госпиталь, лечение, после которого его демобилизовали и отправили в тыл. В. М. Мартюшев попал в Янаул, стал диспетчером службы движения. Здесь он тоже продолжал воевать: грамотно руководя поле-

жения падала всевозрастающая нагрузка. Наконец наступил такой момент, когда «развязывать узлы» на авиатрассах, руководить полетами по старому диспетчерам КДП, например, стало практически невозможно. Требовалась новая организация, новые методы в работе.

Вместе с одним из диспетчеров Кольцово Василий Михайлович разработал специальную схему руководства полетами в зоне аэропорта. Это был графический метод, позволивший обеспечить более четкую, отвечающую новым условиям организацию воздушного движения. Соавторы сконструировали и пульт, который значительно облегчал расчеты и всю работу диспетчера КДП аэропортов страны. О его успехе убедительно свидетельствует и тот факт, что графическим методом заинтересовалась всемирно известная авиакомпания скандинавских стран SAS.

А теперь мне хотелось бы рассказать еще об одном из тех случаев, когда в наиболее полной мере проявляются лучшие черты характера человека. Рассказать об эпизоде, в котором «на высоте» оказались деловые качества В. М. Мартюшева-двигателя.

Было это в то время, когда скоростная авиация — реактивные и турбовинтовые самолеты — только начала появляться на трассах Аэрофлота. Погода в Кольцовском аэропорту в тот памятный день держалась на пределе минимума. Да и на соседних аэродромах она целые сутки проявляла весьма «ветреный» характер: аэропорты то закрывались, то принимали самолеты в течение очень ограниченного времени.

В. ДЕБЕРДЕЕВ.
(Окончание следует)

ТОЧКА НА КАРТЕ

взял ручку на себя и... окончательно потерял сознание!

В обычных условиях «перегрузка», вызванная переходом самолета из режима планирования в трехточечное положение перед самым приземлением, летчиком просто не ощущается. Однако в тот день для раненого, измотанного и обессиленного полетом на поврежденной машине В. М. Мартюшева и такая «перегрузочная ерундина» оказалась каплей, переполнившей его физические возможности. А неуправляемый самолет означает только одно — аварию!

И все же... Нет, чуда не произошло. К 250-летию Свердловска. На улице 8 Марта.

тами, помогал фронту бить врага.

Позднее, работая уже в аэропорту Кольцово, Василий Михайлович по-прежнему оставался на переднем крае. Должность начальника аэродромной диспетчерской службы открывала большие возможности, чтобы проявить творчество в организации воздушного движения, в обеспечении безопасности полетов. Беспокорный, ищущий коммунист не замедлил воспользоваться предоставленной возможностью.

Интенсивность работы Аэрофлота возрастала год от года. Особенно заметно это начало сказываться в середине 50-х годов в таких крупных узлах авиамагистралей, как Кольцово. На долю дирижеров воздушного дви-

ПАРАДОКСЫ СПОРТИВНОГО ЛЕТА

К таким событиям готовятся загодя, тщательно продумывая все до мелочей. Вот и на этот раз был составлен подробный план работы оргкомитета по подготовке и проведению XIX летней спартакиады Уральского управления ГА, комплектованию и подготовке сборных команд УРУ ГА к первенству Аэрофлота по пулевой стрельбе, легкой атлетике и плаванию.

Нынешняя спартакиада, посвященная ударному году девятой пятилетки, проводится в два этапа. К финальным соревнованиям на первенство управления допускаются те предприятия, которые провели у себя свои собственные спортивные турниры. Но, как пожаловалась З. С. Бурцева, исполняющая обязанности старшего инструктора по физкультуре и спорту управления, все беды финала взращивались в недрах спартакиад в предприятиях. Подготовкой команд там занимались очень плохо, и в результате 5 предприятий не выставили команды по плаванию, а на легкоатлетические соревнования было заявлено 6 команд от 9 предприятий.

Спартакиада открылась утром 23 июня. Несмотря на низкие тучи, плотно обложившие небо, и пронизывающий ветер, настроение у участников было по-спортивному боевым. Главный судья В. П. Аверин доложил о готовности команд к финальным соревнованиям по легкой атлетике XIX летней спартакиады.

Флаг легкоатлетических соревнований поднял представитель хозяев стадиона, прошлых победителей — кольцовцев.

Одновременно на спортивном комбинате «Юность» был поднят флаг соревнований по плаванию. В зачет входили дистанции 100, 200, 400 метров вольным стилем и 100 и 200 метров брассом у мужчин и 100 и 200 метров вольным стилем и брассом у женщин. Второй день была проведена смешанная эстафета 4×100

метров вольным стилем.

Победитель по плаванию не был бесспорным, но в результате упорной борьбы вперед вырвалась команда Уктуса, которая и увезла с собой переходящий кубок.

Программа легкоатлетических соревнований оказалась более насыщенной. Первый выстрел стартового пистолета сорвал с места самых быстрых. Дистанция 100 метров у мужчин стала самой массовой, в ней приняли участие 17 спринтеров. В финал вышли 4 спортсмена, из которых сильнейшим оказался уктусский пилот, кандидат в мастера спорта А. Мальцев, но результат 11,7 секунды стал рекордом спартакиады.

Но уже здесь начали сказываться недочеты в организации соревнований, спешность и нервозность в подготовке команд. В финал 100 метров как у мужчин, так и у женщин, вышли представители Челябинска, которые выступали в личном зачете и ничего не принесли своей команде. Тем более обидно, что челябинские спортсменки, показавшие лучшие секунды в двухсотметровке и лучшие метры в прыжках в высоту, по той же самой причине не смогли претендовать на призовые места.

«Гвоздем» первого дня в Кольцово стала эстафета 4×100 метров. Энтузиазму болельщиков не было предела, отовсюду не-

слись приветственные крики, советы новоявленных «тренеров». Победителя — команду Уктуса — приветствовали все, в том числе и соперники. Второе место завоевали кировчане, третье — пермяки.

Во второй день соревнования погода не смилостивилась к спортсменам. Но настроение участников не упало. В программу этого дня входили дистанции 200 и 300 метров у мужчин и 200 метров у женщин, прыжки в высоту, метание диска.

Лучшим дискоболом стал победитель соревнований по метанию ядра «Геркулес» спартакиады уктусский пилот Борцов. В прыжках в высоту первенствовали Повалишина и Наколешкин из Кольцово. В заключение легкоатлетических соревнований была проведена «Шведская эстафета», которая требовала участия как спринтеров, так и стайеров.

Спартакиада определила победителей. В легкоатлетических соревнованиях первое место завоевали кольцовцы, второе — кировчане, третье — уктусцы. Победители в отдельных видах получили награды и грамоты.

Команды разъехались, но отзвуки спартакиады продолжают громоыхать и в предприятиях, и в управлении. Представители команд звонят, интересу-

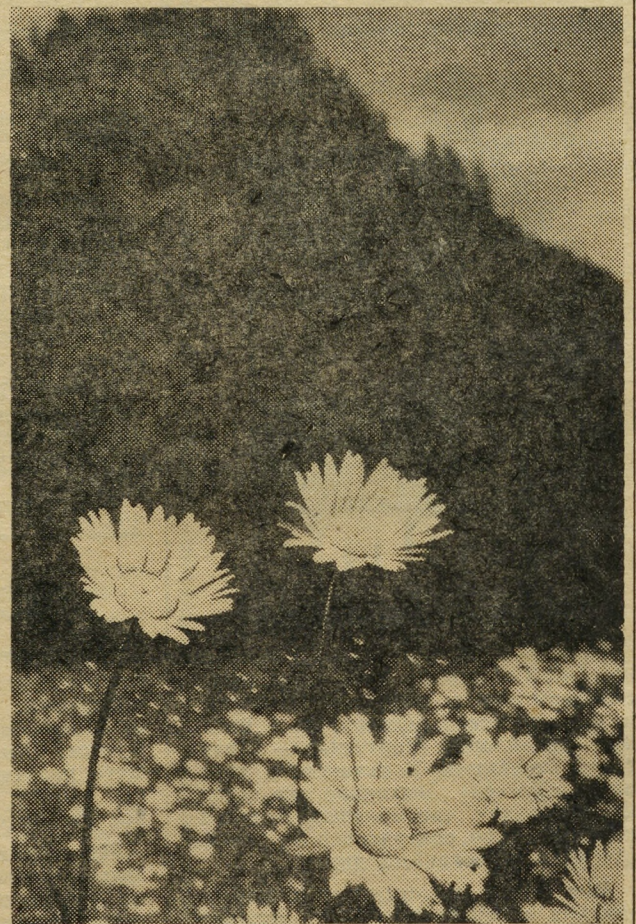
ются, кто поедет на спартакиаду Аэрофлота в Омск? А в управлении разводят руками — послать некого.

— В соответствии с положением к участию в спартакиаде Аэрофлота допускаются спортсмены, показавшие в 1972—1973 годах результаты не ниже 2 разряда, — объяснили нам специалисты, — качество у нас низкое, от всего управления мы можем

выделить только четыре стрелка и одного легкоатлета. Больше никого не имеем права послать в Омск.

Как это обидно — «низкое качество спортсменов». Может, сформулировать так — «низкое качество спортивной работы»?

И. ГРИШИНА.



Лето пришло.

Фото О. Капова.



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

Редактор В. ГУРИН.

НС 12523. Заказ № 5600.

Тип. изд-ва «Уральский рабочий»,
Свердловск, проспект Ленина, № 49.