

НА МАРШЕ-
ЧЕТВЕРТЫЙ,
ОПРЕДЕЛЯЮЩИЙ

Авиатор УРАЛА

ОРГАН УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ
И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

Научные основы организации полетов

**Б. БУГАЕВ, МИНИСТР
ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ
СССР**

НАУЧНО - ТЕХНИЧЕСКАЯ революция ведет к коренным качественным изменениям в технике и организации промышленного производства, в том числе и в авиации. Наиболее рельефно это выражается, в частности, в резком росте скорости полета, широком внедрении автоматизированных систем, счетных устройств, средств дистанционного и централизованного управления. Все это ведет к значительному увеличению психофизической нагрузки на летный состав и, естественно, отражается на характере труда экипажа современного самолета.

Человек стал выполнять в основном функции управления, контроля, программирования. Возникли новые формы взаимосвязи физического и умственного труда, с одной стороны, и взаимодействия человека и самолета — с другой. Причем «взаимоотношения» каждого члена экипажа с бортовыми системами все более и более усложняются.

За последние тридцать лет количество авиационных приборов контроля и управления, средств индикации возросло почти в десять раз. Так, на борту современного транспортного

самолета их более шестисот. Возможности же человека, по существу, не изменились. Более того, из-за увеличения скорости полета время, которым располагает экипаж для принятия решения и выполнения необходимых операций, сократилось в два-три раза. Занятость экипажа возросла не только из-за усложнения арматуры кабины, увеличения числа органов управления и средств контроля. Усложнился и возрос темп радиообмена с землей. Так, на реактивном самолете экипаж связывается с землей по радио в среднем один раз в минуту. Естественно, это также сокращает время для обзора забортного пространства, слежения за складывающейся воздушной обстановкой. Возникает реальная угроза опасного сближения сразу нескольких самолетов, особенно в зонах с интенсивным воздушным движением. По данным зарубежной печати, время, которым располагает экипаж для внешнего обзора на этапах начального набора высоты самолета «Боинг-737» и в наиболее критической фазе снижения, составляет лишь 12—15 процентов (для первого пилота) и 26—32 процента (для второго пилота) от

(Продолжение на 2 стр.).

Постановление Президиума Центрального Комитета профсоюза авиарботников

О задачах комитетов профсоюза авиарботников в связи с подготовкой и проведением выборов в Верховный Совет СССР.

16 июня 1974 г. состоялся очередной выбор в высший орган государственной власти — Верховный Совет СССР.

В связи с подготовкой и проведением выборов в Верховный Совет СССР Президиум ЦК профсоюза **ПОСТАНОВЛЯЕТ:**

1. Республиканским, территориальным, объединенным, заводским и местным комитетам профсоюза принять активное участие в подготовке и проведении выборов в Верховный Совет СССР. Мобилизовать авиарботников на успешное выполнение каждым трудовым коллективом планов и социалистических обязательств четвертого, определяющего года девятой пятилетки. Еще шире развернуть Всесоюзное социалистическое соревнование за повышение экономической эффективности производства, укрепление организованности и дисциплины в свете требований декабрьского (1973 г.) Пленума ЦК КПСС.

Обратить особое внимание на высококачественное выполнение мероприятий МГА по обслуживанию избирательной кампании, а также уси-

не организаторской и политико-воспитательной работы с членами коллективов отдаленных труднодоступных гидрометеостанций, экспедиций и аэропортов местных воздушных линий гражданской авиации. Обеспечить в день выборов их организованное участие в голосовании.

2. Комитетам профсоюза развернуть широкую, целеустремленную организаторскую и массово-политическую работу среди трудящихся в связи с подготовкой и проведением выборов в Верховный Совет СССР. Выдвигать достойных авиарботников в состав избирательных комиссий. Главным идейно-политическим содержанием избирательной кампании должны быть: углубленная пропаганда внутренней и внешней политики партии, широкий показ успехов в реализации решений XXIV съезда КПСС, разъяснение очередных задач пятилетки, великих преимуществ социалистического строя и принципов нашей избирательной системы.

Усилить агитационно-массовую работу по месту жительства авиарботников. Активизировать деятельность Домов культуры, клубов, библиотек, красных уголков, агитплощадок, организуя: циклы лекций, вечера вопросов и ответов на правовые, педагогические и другие

темы, встречи избирателей с депутатами местных Советов, кандидатами в депутаты Верховного Совета СССР, Героями Советского Союза и Социалистического Труда, участниками гражданской и Великой Отечественной войн, заслуженными пилотами и штурманами СССР, с передовиками производства, победителями социалистического соревнования 1973 года, руководителями предприятий и организаций.

Улучшить кинообслуживание трудящихся по месту жительства, оборудовать в авиагородах киноплощадки для регулярной демонстрации документальных, научно-популярных, любительских фильмов, информационных стендов о ходе выполнения планов и социалистических обязательств, о проводимых мероприятиях в клубах, красных уголках, библиотеках и спортивных сооружениях.

3. Редакция журнала «Гражданская авиация» и многотиражных газет систематически публиковать материалы, способствующие дальнейшему улучшению организаторской и воспитательной работы профсоюзных комитетов в связи с подготовкой и проведением выборов в Верховный Совет СССР.

Коллектив победителей

Министерство гражданской авиации СССР и ЦК профсоюза авиарботников по итогам всесоюзного социалистического соревнования за первый квартал присудили Кольцовскому авиапредприятию вторую денежную премию в сумме одиннадцать тысяч двести рублей, отметили хорошую работу Магнитогорского авиапредприятия.

Поздравляем коллектив победителей с достигнутыми результатами. Желаем дальнейших успехов в выполнении плана и социалистических обязательств четвертого, определяющего года девятой пятилетки.

БУГАЕВ, ЗУЕВ.

ПОДВЕДЕНЫ ИТОГИ

Подведены итоги социалистического соревнования за первый квартал в Кольцовском авиапредприятии.

В первой группе соревнующихся победителем стало автохозяйство. На втором месте — отдел перевозок.

Первое место во второй группе осталось за службой РИС, на втором месте — летное подразделение.

С ДНЕМ ПОБЕДЫ!



(Продолжение.
Начало на 1 стр.)

общего времени полета самолета в этой зоне.

ЗАМЕТО интенсифицировалась за последние годы деятельность специалистов по управлению воздушным движением и обеспечению полетов.

По данным мировой статистики, в настоящее время два из каждых трех летних происшествий происходит из-за так называемых ошибок летного состава или группы руководства полетами, то есть обусловлены полетами, «личными факторами». Бывает, их классифицируют как ошибки — из-за невнимательности, а то и самой настоящей халатности. Но так ли на самом деле? Ведь зачастую ошибки обусловлены чрезвычайно усложнившимися условиями эксплуатации, а также несовершенством «языка общения» технических систем с человеком.

Возможности, заложенные в авиатехнике, не всегда полностью используются человеком в силу ряда его

дач. Малейший просчет тут равносителен снижению уровня безопасности полета.

Следует остерегаться автоматического «угара», «автоматизации любой ценой», то есть желая любыми средствами добиваться «максимальной автоматизации» без достаточных на то оснований. Для автоматизации того или иного процесса управления воздушным кораблем недостаточно констатировать, что процесс может быть в принципе автоматизирован. Надо еще обосновать необходимость автоматизации этого процесса, доказать, что вводимая автоматизация, повысив, скажем, быстроту действия системы, не снизит ее эффективности из-за усложнения технических элементов, уменьшения общей надежности и т. д.

Оптимальные решения подобных задач в большинстве случаев могут быть найдены на основе создания именно гибридных («человеко-машинных») — эргатических систем. Их применение в авиации настолько

важно, что и эксплуатацию авиатехники в воздухе и ее обслуживание на земле необходимо рассмотреть как специальную область научных знаний, науку о взаимодействии — в широком, философском смысле — человека и техники.

Возникла необходимость дополнить старые, устоявшиеся представления о применении и обслуживании техники, ибо чисто эмпирический подход, сводимый к сумме мероприятий по эксплуатации, когда все в основном построено на опыте персонала, не может удовлетворить сегодня запросы научно-технического прогресса.

Конечная задача авиационной эргономики — создание оптимальных «человеко-машинных» комплексов типа «летчик-самолет», «экипаж-самолет», «диспетчер (руководитель полетов) — экипаж-самолет» и многих других эргатических систем. От степени оптимальности этих комплексов во многом зависит уровень безопасности полетов.

В самом деле: любая предпосылка к летному происшествию — это, по существу, выход системы «оператор — машина» из оптимального режима. Степень оптимальности определяется свойствами операторов и характеристиками различных бортовых систем самолета, наземных средств управления и контроля и т. д.

Научная организация труда в авиации также должна получить дополнительное научное подкрепление, свою теоретическую базу. И этой базой опять-таки должна стать авиационная эргономика. В результате удастся создать самолет с высокими эргономическими свойствами, обладающий большой технической надежностью, приспособленный для эффективного управления при неуклонном соблюдении всех мер безопасности.

БОЛЬШУЮ роль в повышении уровня безопасности сыграет углубленное изучение рациональных методов организации работ в «человеко-машинных» системах. Назрела настоятельная необходимость выработать научно обоснованные требования к командиру воздушного корабля как к основному управляющему элементу системы на всех этапах полета, разработать методику определения требований к остальным членам экипажа и к диспетчерам — и не только с точки зрения их личной профессиональной подготовки (это делалось с давних времен), но и исходя из требований надежности функционирования системы в целом.

Оптимизация «человеко-машинных» эргатических систем, образующихся в процессе применения и обслуживания авиатехники, по тем или иным критериям — безопасности полета, точности, экономичности, производительности и т. д. — достигается как при разработке летательных аппаратов, так и в процессе эксплуатации и обслуживания. Можно выделить следующие магистральные направления оптимизации: приспособление технических харак-

теристик машины (устройств ее «общения» с человеком) к психофизиологическим возможностям оператора; отбор и тренировка операторов, объединение их в эффективные действующие экипажи; создание наиболее удобных условий для взаимодействия оператора с машиной; выработка и обоснование оптимальных алгоритмов рабочей деятельности человека (например, один и тот же результат может быть достигнут различными способами, требующими от человека — оператора неравноценной затраты энергии и психофизиологического напряжения).

Наряду с аналитическими методами исследования систем «оператор — машина — среда» (к сожалению, развитыми еще явно недостаточно) применяются и экспериментальные методы исследования — изучение «поведения» моделей систем авиатехники с включением реального оператора, а также моделирование операторской деятельности человека.

Организация комплекса «оператор — машина — среда» может быть гарантирована лишь при оценке функционирования как машины, так и оператора с единых позиций. Этот общий подход и основан на использовании кибернетических моделей, поскольку процессы управления передачи и отработки информации как в живом организме, так и в технических системах имеют много общего.

Какие же главные вопросы надо решить, чтобы обеспечить оптимальность комплексов «оператор — машина — среда» и тем самым дать возможность повысить уровень безопасности полетов?

Основная задача — выработать и обосновать общие и частные эргономические требования к самолетам и вертолетам, к наземному радиотехническому и другому оборудованию, в работе с которым принимают участие человек или коллективы людей. Реализация этих требований позволит

создать оптимальный комплекс «оператор — машина — среда», удовлетворяющий заданному уровню эффективности и безопасности полетов.

КОМПЛЕКС «летчик-самолет — среда» — целостная высокоорганизованная человеко-машинная система, целенаправленно функционирующая, «самообучающаяся», действующая в условиях случайных помех, подчас и в аварийной обстановке. Именно поэтому безопасность полетов тесно связана с ролью, которая стводится экипажу в управлении самолетом в различных ситуациях. Летчик не может быть полностью исключен из контура управления самолетом как с психологической точки зрения, так и вследствие возможной утраты динамического стереотипа, то есть потери навыков пилотирования. При этом, с одной стороны, учитывается надежность человека как управляющего звена, с другой — ухудшение его статических и динамических характеристик при чрезмерном усложнении задачи и стрессовых нагрузках.

Степень участия каждого члена экипажа в управлении самолетом, гарантирующая заданную безопасность, должна определяться принятым для летательного аппарата конкретного типа уровнем автоматизации. Последний зависит как от функциональной задачи комплекса «экипаж — самолет — среда», так и от статических и динамических характеристик членов экипажа.

Принятый уровень автоматизации, в свою очередь, определяет эффективность функционирования эргономического комплекса «экипаж — самолет (вертолет) — среда», то есть степень соответствия его решению поставленных задач при заданной надежности технических средств.



На снимке: челябинцы на первомайской демонстрации.

На наш взгляд, настало время наряду с организационным, техническим и художественным конструированием узаконить эргономическое конструирование авиатехники — ввести эргономическую экспертизу проектов. К перспективному летательному аппарату различных типов еще не выработаны общие эргономические требования, которые можно было бы предъявить конструктору. А подобные требования могли бы помочь по-настоящему подойти к решению одного из основных вопросов при проектировании рабочей деятельности экипажа: как разумно распределить функции между экипажем и автоматикой, будет та или иная подсистема «чисто» автоматической или она будет управляться и контролироваться человеком; сколько необходимо операторов, каковы их функции и специализация, как они должны быть «включены» в сам комплекс; сколько будет так называемых «уровней управления», какова допустимая сложность комплекса и т. п.

При разделении функций управления между экипажем и автоматикой необходимо исходить из характеристик технической части комплекса, его выходных параметров, а также психофизиологических возможностей операторов и условий его работы. Лишь после этого конструктор должен приступить к решению последующих, не менее сложных задач — проектированию кабины пилотажно-навигационного и прочего оборудования. Единый пост управления самолетом будет отвечать всем эргономическим и техническим требованиям, если в процессе проектирования кабины и рабочей деятельности экипажа удастся обеспечить по крайней мере пять «совместимостей» оператора с машиной и внешней средой: информационную, энергетическую, пространственно-антропометрическую, биофизиологическую и технико-эстетическую. Экипаж управляет самолетом, как говорят эргономисты, используя его информационную модель. По этой модели (своего рода «зеркалу» системы) экипаж как бы воссоздает «образ» полета в каждый момент времени. Информационная модель самолета в кабине объединяет два «поля»: сенсорное (чувственное) и сенсомоторное (двигательное). Первое состоит из сигнальных устройств, индикаторов, а второе — из органов управления (рычагов, ручек, кнопок, тумблеров, переключателей). Задача эргономики состоит в том, чтобы создать такую информационную модель управления полетом, которая наилучшим образом соответствовала бы возможностям экипажа как по приему и переработке всего потока закодированной информации, так и по эффективному приложению управляющих воздействий. Эта задача чрезвычайно сложна, и, пожалуй, именно она выдвигает эргономику на передний край науки как специфическую область и ветвь авиационной кибернетики.

Энергетическая совместимость самолета и экипажа предусматривает создание таких бортовых систем и органов управления в кабине, чтобы машина и оператор «гармонизовали» в работе. Здесь важно учесть необходимые затраты мышечных усилий, скорость, точность и темп управляющих действий человека, решить проблему рационального режима труда и отдыха, а также связанную с ней эффективность рабочих движений.

(Окончание в № 19).

Научные основы организации полетов

природных, психофизиологических ограничений. В случае непредвиденного отказа бортовой системы экипажу, да и обслуживающему персоналу, ныне требуется гораздо больше времени на определение его характера, установление последствий, прогнозирование работоспособности системы в будущем.

Теперь сама жизнь потребовала создания новой, причем интегральной науки, предметом изучения которой явились бы не человек-оператор (летчик, штурман, руководитель полетов и т. д.) и не машина (скажем, самолет, пульт радиолокационной станции), а комплекс «оператор — машина — среда», составленный как бы из систем живого и неживого. Такой наукой стала одна из бурно развивающихся ветвей кибернетики — эргономика (от греческого слова — «эргатус» — рабочий, действующее лицо). Она опирается на ряд других наук: автоматику, теорию информации, инженерную психологию, теорию надежности, техническую диагностику, динамическую антропологию и другие. Она смыкается и с технической эстетикой, теорией принятия решений, научной организацией труда.

ОДИН из важных вопросов, которые призвана разрешить авиационная эргономика, — определить уровень автоматизации на борту самолета. Установить оптимальную степень автоматизации, правильно определить роль и место каждого члена экипажа — задача чрезвычайной сложности. Задача эргономики — разработать методы и принципы такой, образно говоря, «подгонки» техники к человеку, такого научно обоснованного отбора группы специалистов, чтобы обеспечить высокую эффективность всей системы при наиболее благоприятных условиях работы человека, когда он освобожден от монотонных и однообразных действий и может сосредоточить все свои усилия на решении творческих, интеллектуальных за-

дачи, что и эксплуатацию авиатехники в воздухе и ее обслуживание на земле необходимо рассмотреть как специальную область научных знаний, науку о взаимодействии — в широком, философском смысле — человека и техники.

Возникла необходимость дополнить старые, устоявшиеся представления о применении и обслуживании техники, ибо чисто эмпирический подход, сводимый к сумме мероприятий по эксплуатации, когда все в основном построено на опыте персонала, не может удовлетворить сегодня запросы научно-технического прогресса.

Конечная задача авиационной эргономики — создание оптимальных «человеко-машинных» комплексов типа «летчик-самолет», «экипаж-самолет», «диспетчер (руководитель полетов) — экипаж-самолет» и многих других эргатических систем. От степени оптимальности этих комплексов во многом зависит уровень безопасности полетов.

В самом деле: любая предпосылка к летному происшествию — это, по существу, выход системы «оператор — машина» из оптимального режима. Степень оптимальности определяется свойствами операторов и характеристиками различных бортовых систем самолета, наземных средств управления и контроля и т. д.

Научная организация труда в авиации также должна получить дополнительное научное подкрепление, свою теоретическую базу. И этой базой опять-таки должна стать авиационная эргономика. В результате удастся создать самолет с высокими эргономическими свойствами, обладающий большой технической надежностью, приспособленный для эффективного управления при неуклонном соблюдении всех мер безопасности.

Новости

Вести из Кольцово

Грузы —

Аэрофлотом

В Кольцовском авиационном предприятии состоялась встреча руководства службы перевозок с представителями предприятия города.

Разговор шел о том, как лучше наладить перевозку грузов самолетами Аэрофлота. Было высказано немало ценных замечаний, внесен ряд деловых предложений.

Затем гости приняли участие в показательном рейсе.

Дополнительные рейсы

Большую заботу о пассажирах проявляют авиаторы Кольцово. К майским праздникам объявлены дополнительные рейсы в Москву, Ленинград, Ижевск, Уфу, Тюмень. Двадцать рейсов выполняется нашими экипажами. Всего же рейсовых расписаний — сорок.

Г. ЧУГАЕВ.

Зачеты к ВПН

Заканчивает подготовку к весенне-летней навигации служба бортпроводников. Успешно отработаны практические навыки работы, сданы зачеты по экономическим и политическим вопросам. В начале мая будет проведена техническая конференция службы бортпроводников.

Р. ТОЛОВ.



Г. СЫСОЛЯТИН — председатель профсоюза авиарботников теркома.

ПРОФСОЮЗНЫЕ организации ведут работу по привлечению трудящихся к управлению производством. Формы привлечения довольно разнообразны: это и рабочие собрания, производственные совещания, различные творческие объединения, советы ВОИР, общественные конструкторские бюро, советы НОТ. Хорошо зарекомендовали себя в предприятиях гражданской авиации

В конференц-зале Уральского управления гражданской авиации состоялось совещание общественных инспекторов по безопасности полетов наших авиационных предприятий.

На нем было обсуждено состояние работы инспекторов, намечены пути устранения недостатков.

На совещании выступили с докладами начальник УрУ ГА В. А. Уткин, председатель Уральского теркома профсоюза авиарботников Г. В. Сысолятин, заместитель начальника отдела по политико-воспитательной работе М. И. Новиков, начальник ИБП В. И. Азовцев, старший инженер-инспектор ИБП Г. А. Троицкий, старший инспектор по безопасности движения Кировского авиационного предприятия У. Х. Бахтиозин, общественный инспектор Уктусского авиационного предприятия А. Ф. Кузнецов.

Ниже мы публикуем выдержки из выступлений председателя Уральского теркома авиарботников Г. В. Сысолятина и заместителя начальника отдела по политико-воспитательной работе УрУ ГА М. И. Новикова.

шени безопасности полетов. Общественные инспекторы редко выступают на страницах газеты «Авиатор Урала», в стенной печати, в подразделениях. Многие из общественных инспекторов не проявляют должной активности в работе, мирятся с формальными нарушениями как со стороны рядовых авиарботников,

М. И. НОВИКОВ — заместитель начальника отдела по политико-воспитательной работе УрУ ГА.

ЗА ПОСЛЕДНЕЕ время в предприятиях управления несколько активизировалась работа общественных инспекторов, повысилась их роль, влияние на вопросы безопасности полетов.

Достаточно сказать, что в 1973 году общественными инспекторами были приняты строгие меры более чем в 80 случаях нарушений положений, регламентирующих летную работу, обслуживание техники, руководство движением самолетов и т. д. Тем самым была предотвращена возможность проявления отрицательных последствий, заложенных в факте нарушений.

Активнее стала практиковаться дача общественными инспекторами конкретных письменных индивидуальных заданий. Проводятся семинары-совещания с общественными инспекторами. Регулярно стали проводиться заседания советов общественных инспекторов, на которых заслушиваются от

четы инспекторов о проведимой работе, рассматриваются меры, направленные на предупреждение летных происшествий, предпосылок к ним. Организуется выпуск бюллетеней, «боевых листков», стенных газет, в которых отражаются выявленные недостатки, практическая деятельность инспекторов. В ряде предприятий (Челябинское авиационное предприятие) организовано соревнование за звание «Лучший общественный инспектор по безопасности полетов». Ежемесячно проводятся целевые рейды общественных инспекторов по конкретным заданиям, по итогам их командования издает приказы об устранении вскрытых недостатков.

На наш взгляд, сравнительно лучше других организована работа общественных инспекторов в Челябинском, Магнитогорском, Ижевском предприятиях. Так, например, в Магнитогорском авиационном предприятии в 1973 году проведено 10 заседаний совета общественных инспекторов. Двенадцать рейдовых проверок в базовом аэропорту по вопросам подготовки СМП, санитарного состояния судов, охраны самолетов. В предприятии оформлено 3 стеновые доски «Общественного инспектора», где отражается ежемесяч-

ная часть их необходимой активности пока не проявляется. Это объясняется двумя обстоятельствами: во-первых, плохим отбором людей на этот ответственный участок общественной деятельности. Нередко общественными инспекторами избираются люди, не обладающие для этого необходимыми качествами, вследствие чего в роли общественных инспекторов нередко оказываются работники, которые сами не являются примером исполнения своих общественных служебных обязанностей, а следовательно, не имеют морального права никого и ничего контролировать, инспектировать.

В Курганском предприятии один из пилотов на рулении сталкивается с электроколонкой. Общественный инспектор, командир авиазвена тов. Большаков, у которого в подчинении находится этот пилот, вместо того чтобы дать соответствующую оценку этому факту, вслух пытался замазать, скрыть это нарушение. Ясно, что подобная благотворительность, беспринципность тов. Большакова ничего общего не имеет с целями и задачами общественных инспекторов.

Второй причиной неудовлетворительной рабо-



Вертолет — незаменимый вид транспорта для перевозки грузов в труднодоступные районы. На снимке: идет погрузка.

ты нашей инспекторской общественности являются слабое методическое, организационное руководство общественными инспекторами со стороны командно-руководящего состава, старших инспекторов по безопасности полетов и общественных организаций. В ряде предприятий еще нет четкой системы организации работы общественных инспекторов: редко проводятся семинары-совещания по обмену опытом работы, не принимаются оперативные, своевременные меры по устранению вскрытых инспекторами недостатков.

Советы общественных инспекторов недостаточно используют в своей работе стенную печать — газеты, бюллетени, «молнии», «тревоги». Следует проявить инициативу и использовать опыт челябинцев по организации социалистического сорев-

нования за звание «Лучший общественный инспектор предприятия», а также систематически поощрять достойных общественников. Мы обращаем особое внимание советов общественных инспекторов Пермского МВЛ и Кировского предприятий, вертолетного подразделения Уктусского предприятия на принятие ими более действенных профилактических мер по пресечению нарушений документов, регламентирующих летную работу.

Особого контроля со стороны нашей общественности заслуживает работа личного состава в аэропорту МВЛ и на оперативных точках. Контроль за качеством подготовки матчасти загрузкой самолетов и многие другие вопросы, связанные с обеспечением безопасности полетов, должны находиться в центре внимания общественных инспекторов.

Задача общественных инспекторов — повысить свою активность, больше проявлять личной инициативы, принципиальности, деловитости и настойчивости в своей работе, добиться постоянного и повседневного влияния на вопросы безопасности полетов, принимать решительные меры с целью изжития имеющихся недостатков.

Свердловской теле-

студией проведена съемка рейса 262. Во время полета в Москву снята на киноплёнку работа экипажа бортпроводников. Фильм, сделанный журналистами, будет показан в «Теленовостях».

В. СТЕПАНОВ.

Свердловской теле-

студией проведена съемка рейса 262. Во время полета в Москву снята на киноплёнку работа экипажа бортпроводников. Фильм, сделанный журналистами, будет показан в «Теленовостях».

В. СТЕПАНОВ.

Помогать в работе

ции советы командиров кораблей и другие формы работы.

Одной из наиболее массовых форм привлечения авиарботников к управлению производством, контролю и борьбе за безопасность полетов является общественный институт инспекторов по безопасности полетов. С самого начала введения этой формы в Аэрофлоте ей придавалось большое значение. Каждый разбор полетов в летных коллективах, собрания по вопросам безопасности полетов начинались с выступлений инспекторов. По их замечаниям принимались незамедлительные меры по устранению недостатков и проводились профилактические мероприятия по предупреждению нарушений. Со временем накапливался опыт работы общественных инспекторов по безопасности полетов, и сейчас мы можем назвать десятки фамилий тех инспекторов, которые добросовестно, с полным сознанием важности порученного им дела выполняют свои функции.

Вместе с тем в работе с общественными инспекторами по безопасности полетов комитеты профсоюза допускают элементы формализма. В некоторых коллективах ограничиваются лишь проведением собраний по избранию инспекторов, редко, а подчас и совсем не слушают на своих заседаниях и рабочих собраниях отчеты общественных инспекторов о их работе.

Еще очень слаб контроль со стороны комитетов профсоюза за устранением недостатков и выполнением предложений, высказанных инспекторами по вопросам повы-

ков, так и со стороны командно-руководящего состава.

Президиуму теркома почти ежемесячно приходится продлять экипажам месячную санитарную норму налета, техническая инспекция осуществляет определенный контроль за выполнением режима труда и отдыха летного состава. И все же до настоящего времени мы имеем в некоторых коллективах летных подразделений невыполнение положений и правил учета рабочего времени.

Конечно, часто не так то уж и легко решить тот или другой вопрос, не всегда может быть получена поддержка со стороны руководства. Тогда нужно использовать другие, более действенные рычаги, чаще контактировать с комитетами профсоюза, технической инспекцией теркома, обращаться к помощи нашей газеты «Авиатор Урала» и принимать другие меры. Только общими усилиями мы сможем обеспечить полную безопасность полетов в наших предприятиях.

В этом году девятой пятилетки перед Аэрофлотом стоят большие задачи. Поэтому мы должны обеспечить значительное увеличение налета на списочный самолет, а для этого — сократить простой самолетов на техническом обслуживании, оперативнее обеспечивать самолеты перед взлетом и после посадки, внедрять механизацию при погрузочно-разгрузочных работах, повсеместно улучшать взаимодействие всех служб. В этих условиях особенно важно обеспечить общественный контроль за состоянием безопасности полетов со стороны наших общественных инспекторов.

Коротко

Новый командир

Первый полет в качестве командира корабля ИЛ-18 совершил Ю. И. Трубин. Он летал вторым пилотом у командира корабля ИЛ-18 В. А. Рыкова, перенимал его мастерство вождения лайнера. Первому самостоятельному полету предшествовала большая работа наставника Ю. И. Трубина, командования, самого будущего командира.

Товарищи тепло поздравили нового командира. Выпущены «боевые листки», посвященные первому вылету.

В этом году командирами ИЛ-18 стали уже четыре авиатора.

Р. ТОЛОВ.

Кольцово.

Свердловск — Одесса

Имитация рейса, посвященная Первомаю, прошла в службе бортпроводников Кольцовского авиационного предприятия.

Его выполнила тройка Людмилы Фроловой под руководством инструктора Валентины Сергеевны Вековой.

Бортпроводницы поздравили пассажиров с праздником. Сервировали подносы, делали праздничную информацию. Пассажирами были работники службы перевозок.

Л. ИВАНОВ.

РЕЙС —

НА ЭКРАНАХ

Свердловской теле-

В. СТЕПАНОВ.

Почетная грамота — ветерану

Старшему диспетчеру службы движения Уктусского аэропорта Василию Ивановичу Салищеву исполнилось 60 лет со дня рождения и 37 лет работы в авиации.

В. И. Салищев прошел славный боевой и трудовой путь, начав службу в авиации в 1937 году. За свой ратный подвиг на фронтах Великой Отечественной войны награжден 10-ю правительственными наградами — орденом Красного Знамени, орденом Отечественной войны I степени и другими. После разгрома фашизма Василий Иванович перешел на работу в гражданский воздушный флот. Работая с 1946 года командиром корабля, инспектором авиационной

службы Уральского управления ГВФ, заместителем командира подразделения, а позже старшим диспетчером службы движения, Василий Иванович зарекомендовал себя требовательным к себе и к своим подчиненным руководителем. За время работы в гражданской авиации В. И. Салищев поощрялся командованием, он награжден орденом «Знак Почета».

На торжественном собрании авиапредприятия, посвященном 1 Мая, приказом командира за долготлетнюю и безупречную работу в авиации и в связи с 60-летием со дня рождения Василий Иванович Салищев награжден Почетной грамотой и ценным подарком.

В. ЖУРАВЛЕВ.



Свежий номер газеты «Авиатор Урала».



Репортаж Небо поможет земле

Через несколько дней под крылом АН-2 расстелется необозримое поле... А сейчас, после трехсот часов полета, он стоит в доке Уктусской АТБ, ожидая окончания работ, предусмотренных по регламенту.

В доке немного сумрачно. Горят лампы, пахнет маслом. Идет обычная работа. Двигатель уже установлен. Бригада А. М. Бахарева только что заменила старый двигатель.

Шесть человек работают деловито и уверенно. Очередь за воздушным винтом. Заработал электроподъемник и, подцепив винт на крюк, медленно пополз к планеру. Все ближе и ближе, еще усилие, и винт на месте. Бригада закрепляет винт, работа продолжается...

...В самолете сильный запах химикатов. Это и неудивительно. Бак для удобрений. Сейчас он, конечно, пуст, но запах неистребим — остался с прошлого года. Протиснувшись через узкий проход между баком и стенкой планера, попадаешь в кабину. В кресле коман-

дира сидит авиатехник-бригадир по спецоборудованию В. Т. Москвин. Он проверяет многочисленные приборы, установленные на приборных щитах, осматривает каждый проводок.

В полете должно быть исправным все. Проверяется регулировка натяжения тросов, исправность колес и полуоси. Дмитрий Иванович Павлов рассказал, что помощь оказывается практически всем районам нашей, Свердловской области. Рассеиваются мочевины, селитра, калийная соль... Основные работы будут вестись до середины мая, но практически АХР выполняется весь год. Договоры заключены на обработку 97 тысяч гектаров. Из них 25 тысяч гектаров уже обработаны.

Ну, что ж, пожелаем успехов авиаторам, помогающим полям, и нашему АН-2, небольшому самолету с серо-синими крыльями. Земле он будет помогать с неба.

М. ЗАСТРОЦКАЯ,
студентка УрГУ.

В небе «Кри-Кри»

Эта миниатюрная металллическая птица весом в 63 килограмма впервые взлетела в небо над французским городом Гуйанкур. Ее создатель Робер Бьюисон, бывший военный летчик, утверждает, что в его машине воплощены все достоинства «идеального» воздушного извозчика — незначительный вес, мобильность, простота в обращении.

«Самый маленький самолет века» называют «Кри-кри». На нем установлены два мотора общей мощностью около 150 лошадиных сил. Скорость полета — 180 километров в час, вес летчика превышает вес машины на 10 килограммов.



Зеркало нашей работы

Традиционная выставка — смотр стенных газет, посвященная Дню печати, состоялась в Уктусском авиапредприятии.

На ней были представлены выпуски стенной печати, «молнии», посвященные праздникам, «красной субботе», важнейшим событиям из жизни авиапредприятия.

Наиболее интересной и актуальной признана стенная печать летного подразделения самолетов авиапредприятия. Со вкусом, остроумно оформлены «молнии», номера стенных газет. Неплохо делает один из коллективов подразделения свою газету «Биплан». Редколлегия газет «Самолет» завоевала первое место.

На втором месте редколлегия газет «Вертолечник». К недостат-

кам этой газеты можно отнести некоторую оторванность от дела вертолетного подразделения, официальность и сухость материалов.

Третье место завоевала редколлегия газет «Авиатор» из АТБ. Наряду с многими положительными сторонами оформления газеты есть и большие минусы, к которым относится, во-первых, спешка при выпуске газеты, именно из-за этого карикатуры, рисунки довольно однообразны, наклеены вырезки из «Крокодила», которые зачастую совершенно не относятся к авиации. Такие рисунки можно было бы оправдать лишь в том случае, если бы они были выдуманы и нарисованы местными авиаторами. Поощрительный приз получила газета наземных служб «Старт».

К сожалению, уровень стенных газет еще недостаточно высок. Как правило, в них присутствует только несколько жанров — передовая статья, информация, анекдоты, карикатуры. Совершенно нет рассказов о своих товарищах, фельетонов о недостатках, рассказов о различных случаях, интересных полетах. Редакторы газет, как правило, увлекаются оформительством. Если газета посвящена новому году, то рисуют огромные знамя. В таком виде газета больше напоминает плакат. Одним словом, маловато выдумки, творчества.

Стенная газета — очень сильный помощник в нашей работе, очень гибкий и острый инструмент воспитания, своего рода «зеркало работы». Не нужно об этом забывать и просто необходимо использовать ее с полной отдачей.

пах бензина, оглядываюсь на небольшую дверь. — «Там — участок промывки, — объяснил Китин, — можете взглянуть». Сразу на участке промывки обращаю внимание на молодую женщину. Быстро, уверенно двигаются ее руки, и деталь держит она как-то особенно, бережно. Отмыла, подержала секунду-другую, слюно желей отогреть ее, и наклонилась над следующей.

Трудно, почти невозможно представить себе, что раньше этот цех был старым, железным ангаром.

Давным-давно пережил склад ремфонда второе рождение. Здесь нивал жизнь. Прошел, почти пробежал паренек, в руках деталь, а лицо озаренное, даже взволнованное.

Т. ШАРЫГИНА.

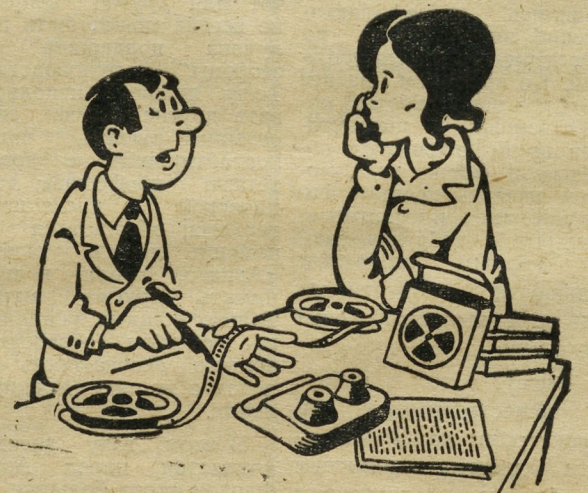
Репортаж

Вторая молодость

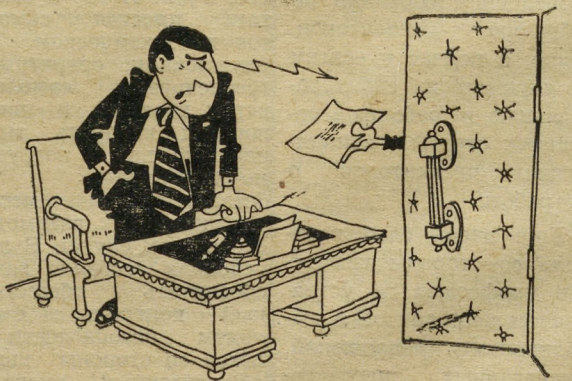
Это цех. Цех ремонта турбовинтовых двигателей на заводе 404. Да, точно таких двигателей, какой стоит у самого входа: огромной, цилиндрической формы, со множеством разноцветных проводов, трубочек. «Он отработал нужное время и сейчас ждет своей очереди. Разберут его, промоют, проверят тщательно каждую деталь, если надо, отремонтируют, и только потом, после испытания и новой проверки, он снова под-

нимет вертолет в воздух», — рассказывает Н. Н. Китин, ветеран заводу, старейший инженер по подготовке. А рабочий день в самом разгаре. Вон за партой у окна устроилась девушка. Солнце насквозь просвечивает золотистую челку, а она смурит брови, читает. «Техникум закончила, — кивает Николай Николаевич, — но пока принята ученицей. Здесь нужны люди подготовленные, опытные. Осваивается». — Почувствовал за-

Улыбки художника



1. Редактор поручил мне записать передачу на пленку.



2. Громы и молнии.



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

И. о. редактора
Ю. ГЕНДЕРТ.
НС 14014. Заказ № 8441.

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