

## В ЦК профсоюза авиарботников

В жизни профсоюзных организаций наступает большое и важное событие — XV съезд профсоюза авиационных работников.

Президиумом ЦК профсоюза от 21 декабря 1976 года принято постановление:

«Во изменение п. 2 постановления президиума от 26 октября 1976 года определить дату проведения XV съезда профсоюза авиационных работников 9—10 февраля 1977 года».

# Авиатор УРАЛА

ОРГАН УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ  
И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

№ 2 (2062).

СРЕДА.

19

ЯНВАРЯ

1977 г.

ГОД ИЗДАНИЯ

XXXVI

Цена 2 коп.

НОВОСТИ

## В поддержку почина

В четверг иурганские пилоты собрались на митинг, чтобы обсудить постановление ЦК КПСС, Совета Министров СССР, ВЦСПС и ЦК ВЛКСМ «О Всесоюзном социалистическом соревновании за повышение эффективности производства и качества работы, успешное выполнение заданий десятой пятилетки». Митинг прошел с большим подъемом, были приняты повышенные социалистические обязательства на 1977 год.

Командир самолета Ан-24 Владимир Тимофеевич Полтавский обратился к пилотам с призывом поддержать почин свердловских авиаторов — каждому экипажу бороться за звание «Коллектив имени 60-летия Великого Октября». Предложение одобрили все. Общее мнение выразил в своем выступлении командир самолета Ан-2 Владимир Павлович Костюк, горячо поддержавший Полтавского.

17 января на занятиях в политсети пилоты подразделения, где командиром Г. Н. Соколов, изучали постановление «О Всесоюзном социалистическом соревновании». Пропагандист командир Ан-2 Виктор Валентинович Бабайлов подробно ознакомил авиаторов с партийным документом. Сейчас пропагандисты других подразделений тоже готовят эту тему.

В 1976 году диспетчерский состав службы движения Уктусского предприятия значительно повысил качество управления воздушным движением. По вине нашей службы нет предпосылок к летным происшествиям и другим нарушениям правил управления полетов воздушных судов. Коллектив носит звание службы коммунистического труда.

Достижению этих успехов во многом помогла система бездефектного труда, внедренная три года тому назад. В результате работы по этой сис-

## Эффективность беспорна

\* Три года работы по системе бездефектного труда

теме значительно повысилась безопасность полетов при УВД; каждый диспетчер стал чувствовать особую ответственность за исход полета. Укрепилась дисциплина, строгое соблюдение установленной формы одежды стало нормой поведения каждого диспетчера.

Эффективность работы коллектива по данной системе беспорна. Поэтому в 1976 году мы начали рас-

пространять ее среди диспетчеров в аэропортах МВЛ. С третьего квартала 1976 года по этой системе начали работать диспетчеры аэропортов Тавда (начальник аэропорта А. М. Акимов) и Туринск (начальник аэропорта А. П. Алферов). Диспетчеры этих аэропортов В. П. Грубнов, А. Я. Филатов, В. П. Челурных, Л. П. Филиппович, А. Ф. Ползунов, Г. Г. Бухвалов, Н. Н.

Соколов успешно справляются с внедрением новой системы работы.

В базовом аэропорту работу по внедрению СБТ возглавила также опытные товарищи, как старшие диспетчеры А. И. Салищев, А. И. Эюликов и диспетчеры М. Ф. Трифанов, А. Н. Алексеевский, Б. И. Кузнецов и другие.

По примеру своих старших товарищей диспетчер-

ский состав перечисленных аэропортов также достиг значительных успехов в социалистическом соревновании. Звание «Лучший работник УВД» по итогам года присвоено В. П. Грубнову и А. Я. Филатову.

Вступая в новый, 1977 год, в год 60-й годовщины Великой Октябрьской революции, работники службы движения берут на себя повышенные обязательства по дальнейшему улучшению качественных показателей в работе.

И. КРИВОШЕИН,  
ст. диспетчер-инспектор.

\* Факт и комментарий

## С ЗАБОТОЙ О ПАССАЖИРАХ

Во Владивостоке открылся новый аэровокзал с пропускной способностью 400 пассажиров в час. В десятой пятилетке этот аэропорт — восточные ворота Транссибирской воздушной магист-

рали — будет принимать самолеты Як-42, Ту-154, Ил-62. Теперь прямая связь из нового аэропорта будет осуществляться с 24 городами. Это событие комментирует заместитель министр-

гражданской авиации К. К. Гулаков:

— Развитию советской гражданской авиации — важной отрасли народного хозяйства страны — партия и правительство уделяют большое внимание.

На десятую пятилетку вместе с увеличением объема грузовых и пассажирских перевозок на воздушный транспорт предусмотрено расширить капитальное строительство в полтора раза больше, чем в предыдущей пятилетке.

Главное внимание, как и прежде, будет направлено на наращивание производственных мощностей за счет реконструкции действующих и строительства новых аэропортов и аэровокзалов, ремонтных заводов и авиационно-технических баз гражданской авиации, оснащения местных воздушных линий совершенной летной и наземной техникой.

За пятилетку будет построено около 40 аэровокзальных комплексов в таких важных административных, промышленных и культурных центрах, как Ереван, Фрунзе, Таллин, Казань. Новые здания для авиапассажиров создаются на основе достижений отечественной и зарубежной архитектуры и строительства из самых современных материалов, с учетом географических и иных особенностей, а также перспектив их дальнейшего развития.

Здесь все будет подчинено заботе о пассажирах, созданию им и работникам аэропорта максимальных удобств, с тем чтобы ускорить путь воздушных путешественников к трапу самолета, свести к минимуму формальности с регистрацией билетов и оформлением багажа. Для этого новые аэровокзалы оснащаются самыми совершенными комплексами механизации и системами информации о движении самолетов, наличии мест, а также другим оборудованием.

Открытие нового аэровокзала во Владивостоке — конкретное подтверждение совершенствования обслуживания пассажиров. В этом нетрудно убедиться. Конструктивное решение нового аэровокзала обеспечивает сокращение времени на регистрацию билетов и оформление багажа. Технологичность и усовершенствованное оборудование оперативного процесса регистрации, а также использование информационной системы способствует этому. Все службы отдела перевозок снабжены громкоговорящей связью. С вводом аэровокзального комплекса порт будет подключен к системе «Сирена».

В ближайшем будущем будет построена вторая очередь комплекса.

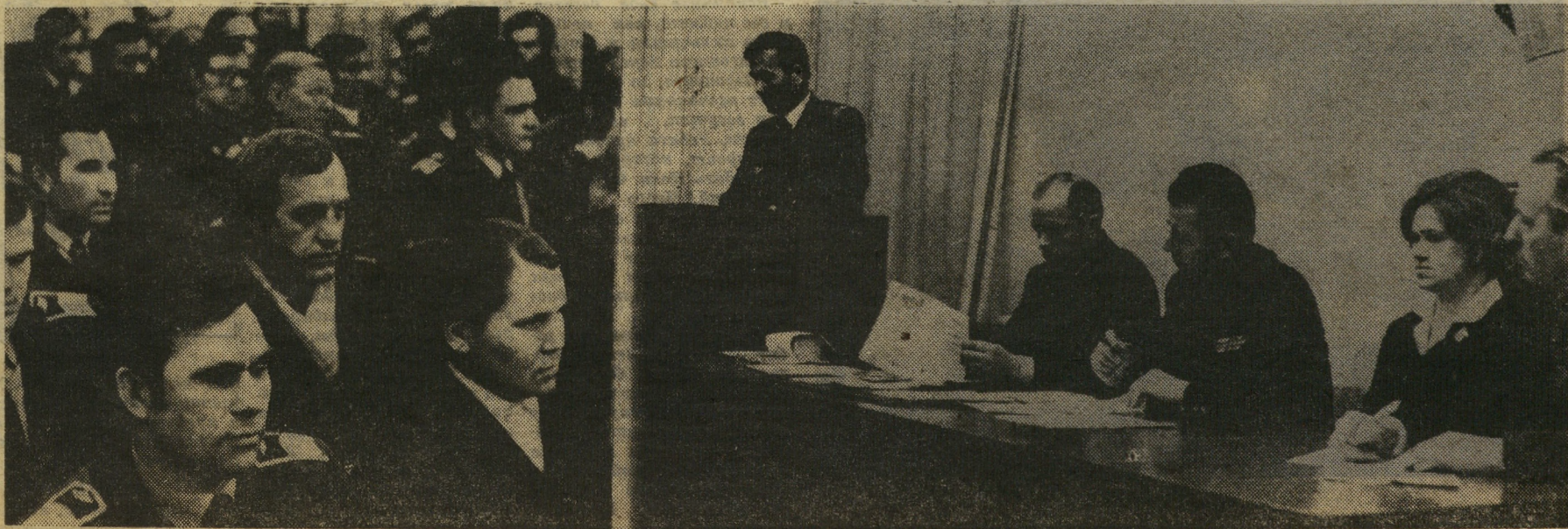


В эти дни в бригадах, сменах, коллективах, на предприятиях проходят собрания, партийно-хозяйственные активы, на которых авиаторы подводят итоги работы в первом году десятой пятилетки, отчитыва-

ются в выполнении своих социалистических обязательств и встречных планов, намечают рубежи, к которым будут стремиться, борясь за достойную встречу шестидесятилетия Великого Октября.

Такой партийно-хозяйственный актив прошел на днях и в Пермском авиапредприятии. С докладом об итогах выполнения государственного плана и социалистических обязательств выступил командир авиапредприятия Л. А. Тренев. В своем докладе он указал и на недостатки, неиспользованные резервы, которые должны быть под неусыпным контролем общественных организаций предприятия, командно-руководящего состава, всего коллектива.

Партийно-хозяйственный актив рассмотрел и принял социалистические обязательства на 1977 год, в честь шестидесятилетия Великого Октября.



Отвергая классовую мораль эксплуататоров, коммунисты противопоставляют изощренным эгоистическим взглядам и нравам старого мира коммунистическую мораль — самую справедливую и благородную мораль. Из Программы КПСС.

его неотъемлемой частью — сферой обслуживания. Значение ее в наше время резко возросло. Так, говоря об этой области деятельности, Л. И. Бреж-

нев еще с трибуны XXIV съезда партии подчеркнул, что «...надо серьезно улучшить работу всех отраслей сферы услуг. Это... службы, непосредственно имеющие дело с людьми, со всем разнообразием их вкусов, с человеческим строением». Эта же мысль отчетливо прозвучала также и в Отчетном докладе ЦК КПСС XXV съезду партии.

К сожалению, еще имеют место случаи, когда поступают жалобы на грубость, невнимательность в обращении с пассажирами. Отдельные сотрудники службы перевозок и бортпроводники недостаточно требовательно относятся к своему внешнему виду, злоупотребляют косметикой, допускают нарушение

правила ношения форменной одежды. Хуже того, отмечаются случаи прямого нарушения требований устава о дисциплине, предъявляемых к работникам гражданской авиации. Свидетельство тому — дисциплинарные взыскания. Опыт говорит о том, что отдельные авиаработники, нарушившие дисциплину, прекрасно знали, что они нарушают требования, предъявляемые к их профессии. Другие же попросту не знают, как себя вести в конкретно сложившейся ситуации, что дает пищу недовольным пассажирам и грузовой клиентуре для вполне обоснованных жалоб. Все это говорит о том, что мало хотеть эффективно выполнить свои служебные обязанности, нужно еще уметь это сделать. Проблема, видимо, сводится к тому, что прежде всего нужно поднять общую нравственную и эстетическую культуру самих создателей морально-эстетического климата и на земле и в воздухе. Нравственное и эстетическое воспитание перевозчиков (а среди них имеется значительная комсомольско-молодежная прослойка) — вот один из путей ликвидации тех негативных явлений, о которых говорилось выше.

О нравственном воспитании советских людей говорилось на XXV съезде КПСС как составной части всего комплекса воспитательной работы партии. «Ничто так не возвышает личность, как активная жизненная позиция, сознательное отношение к общественному долгу, когда единство слова и дела становится повседневной нормой поведения. Выработать такую позицию — задача нравственного воспитания», — говорил Л. И. Брежнев, выступая с Отчетным докладом ЦК КПСС XXV съезду партии. Здесь же он продолжал: «...Необходимо, однако, чтобы рост материальных возможностей постоянно сопровождался повышением идейно-нравственного и культурного уровня людей. Иначе мы можем получить рецидивы мешанины, мелкобуржуазной психологии. Этого нельзя упускать из виду». Нет смысла говорить, какое это непосред-

ственное отношение имеет и к авиаработникам, особенно к его молодежной прослойке. Учитывая все возрастающее значение и практическую необходимость нравственно-эстетического образования и воспитания авиаработников, особенно имеющих непосредственные контакты с пассажирами, руководство Свердловского авиапредприятия решило в 1976/77 учебном году в пассажирской службе аэропорта и службе бортпроводников в рамках профессиональной и идейно-политической подготовки ввести учебный курс «Вопросы марксистско-ленинской этики и эстетики» в популярном изложении. Он состоит из двух разделов и рассчитан на два учебных года, хотя возможны и коррективы.

В разделе «Вопросы коммунистической морали» включены такие темы: «XXV съезд КПСС о нравственном воспитании советских людей. Сущность, принципы и основные нормы коммунистической морали»; «Коммунистическая мораль и быт»; «Основные типы межличностных отношений: приятельство, товарищество и дружба»; «Коммунистическая мораль о нравственных основах любви, брака и семьи»; «Смысл жизни и счастье советского человека. Сущность социалистического образа жизни». Завершает этот раздел тема, раскрывающая кризис буржуазной морали.

В разделе «Вопросы культуры поведения» будут прочитаны лекции по такой тематике: «Коммунистическое строительство и эстетическое воспитание советского народа. Сущность, принципы и категории марксистской эстетики», «Советский этикет», «Эстетика производства», «Прекрасное в быту», «Эстетика поведения», «Служебный этикет», «Кризис буржуазной эстетики».

С начала настоящего учебного года в семи группах службы бортпроводников и четырех сменах пассажирской службы уже изучены четыре темы из первого раздела. Впечатление такое, что предложенный курс пришелся по душе, слушается с интересом. Однако конечная цель проводимых занятий не столько познавательная, сколько воспитательная, ведь этика и эстетика — мировоззренческий, партийный предмет. Превратить убеждения в повседневную норму поведения — вот основная задача. Как это обучаемым удастся совместить — покажет будущее...

**Б. ФРИДЬЕВ.**

**К**РЫЛАТЫЕ помощники земледельцев получили на старте десятой пятилетки значительное подкрепление. Парк сельскохозяйственной авиации пополнили вертолеты Ми-2 и Ка-26, особенно необходимые для обработки мелкоконтурных и холмистых угодий. Маневренные и неприхотливые, они способны за день подкормить или очистить от сорняков такую площадь пашни или лугов, на обработку которой наземными средствами ушел бы весь сезон. В нечерноземной зоне Российской Федерации авиаторы нынче обрабатывали на два миллиона гектаров угодий больше, чем в прошлом году.

**Крылатые помощники земледельцев**

Проблеме эффективного использования авиации в сельском хозяйстве нечерноземья было посвящено совещание в Ленинграде.

Вместе с авиаторами и агрономами в нем приняли участие ученые, специалисты, руководители министерств и ведомств Российской Федерации, представители автономных республик, краев и областей РСФСР. Отмечалось, что химическая обработка полей, которую авиаторы нечерноземья позволили повысить урожайность зерновых в среднем на 3,5 центнера с гектара.

В союзе с химиками летчики успешно применили метод обработки злаков, совместив две операции, — подкормку растений минеральными удобрениями и уничтожение сорняков.

Это позволило в несколько раз сократить затраты при внесении туков и гербицидов в почву, значительно уменьшить их расход.

Среди новинок, переданных на службу крылатым земледельцам проектировщиками и учеными страны в этом году, — широкозахватные универсальные распылители, которые позволяют за один полет обрабатывать в два раза большую площадь.

**С. ФОНАРЕВ,**  
корр. ТАСС.

**Цель — нравственное воспитание**

**Г**РАНДИОЗНЫ планы развития гражданской авиации в 10-й пятилетке. В соответствии с Государственным планом развития народного хозяйства СССР гражданской авиации предстоит перевезти по воздуху полмиллиарда пассажиров, десятки миллионов тонн народнохозяйственных грузов. Даже вроде бы скромные, в сравнении с задачами всего Аэрофлота на всю пятилетку, задачи, стоящие перед Свердловским авиапредприятием лишь на 1977 год, второй год 10-й пятилетки, и то впечатляют: свердловским авиаторам надлежит перевезти более 1,5 миллиона первоначальных пассажиров и около 36 тыс. тонн первоначального груза. Но значительное увеличение объема воздушных перевозок непременно должно соответствовать эквивалентному повышению культуры обслуживания воздушных путешественников и грузовой клиентуры. Именно решение этой задачи и составляет смысл повышения качества работы перевозчиков.

Это обстоятельство накладывает дополнительные

обязанности на всех авиаработников, находящихся на «переднем крае» обслуживания пассажиров, на тех, кто обязан создавать и воздушный и наземный сервис. В первую очередь это относится к работникам пассажирской службы аэропорта, а также к службе бортпроводников. Именно и от тех и от других, в основном, зависит тот «эстетический климат», который окружает пассажиров и на земле и в воздухе. Нравственное и эстетическое воспитание перевозчиков (а среди них имеется значительная комсомольско-молодежная прослойка) — вот один из путей ликвидации тех негативных явлений, о которых говорилось выше.

Следует учитывать, что перевозчики связаны одновременно с двумя видами деятельности: непосредственно с воздушно-транспортным производством и

немец еще с трибуны XXIV съезда партии подчеркнул, что «...надо серьезно улучшить работу всех отраслей сферы услуг. Это... службы, непосредственно имеющие дело с людьми, со всем разнообразием их вкусов, с человеческим строением». Эта же мысль отчетливо прозвучала также и в Отчетном докладе ЦК КПСС XXV съезду партии.

К сожалению, еще имеют место случаи, когда поступают жалобы на грубость, невнимательность в обращении с пассажирами. Отдельные сотрудники службы перевозок и бортпроводники недостаточно требовательно относятся к своему внешнему виду, злоупотребляют косметикой, допускают нарушение

каждой гражданской авиации. Свидетельство тому — дисциплинарные взыскания.

Опыт говорит о том, что отдельные авиаработники, нарушившие дисциплину, прекрасно знали, что они нарушают требования, предъявляемые к их профессии. Другие же попросту не знают, как себя вести в конкретно сложившейся ситуации, что дает пищу недовольным пассажирам и грузовой клиентуре для вполне обоснованных жалоб. Все это говорит о том, что мало хотеть эффективно выполнить свои служебные обязанности, нужно еще уметь это сделать. Проблема, видимо, сводится к тому, что прежде всего нужно поднять общую нравственную и эстетическую культуру самих создателей морально-эстетического климата и на земле и в воздухе. Нравственное и эстетическое воспитание перевозчиков (а среди них имеется значительная комсомольско-молодежная прослойка) — вот один из путей ликвидации тех негативных явлений, о которых говорилось выше.

О нравственном воспитании советских людей говорилось на XXV съезде КПСС как составной части всего комплекса воспитательной работы партии. «Ничто так не возвышает личность, как активная жизненная позиция, сознательное отношение к общественному долгу, когда единство слова и дела становится повседневной нормой поведения. Выработать такую позицию — задача нравственного воспитания», — говорил Л. И. Брежнев, выступая с Отчетным докладом ЦК КПСС XXV съезду партии. Здесь же он продолжал: «...Необходимо, однако, чтобы рост материальных возможностей постоянно сопровождался повышением идейно-нравственного и культурного уровня людей. Иначе мы можем получить рецидивы мешанины, мелкобуржуазной психологии. Этого нельзя упускать из виду». Нет смысла говорить, какое это непосред-



Среди передовиков производства, награжденных знаком «Победитель социалистического соревнования 1976 г.», есть и имя авиатехника — бригадира авиационно-технической базы Пермского авиапредприятия Владимира Петровича Верховланцева.

Неутомимый труженик, ветеран АТБ Перми, один из лучших авиатехников предприятия, Владимир Петрович является наставником с непрекращаемым авторитетом. Почти все молодые специалисты получили из его рук путевку в жизнь.

Первый год работает в бригаде Верховланцева Анатолий Спириин. Но наставник гордится своим учеником:

На снимках: В. П. Верховланцев и авиатехник А. Н. Спириин.

Фото А. Нагибина.

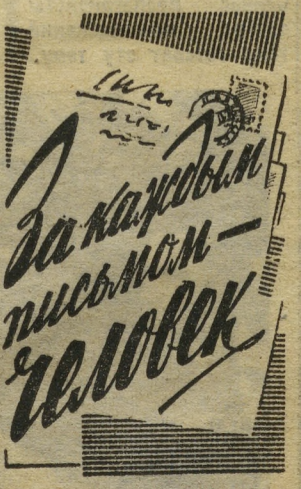


**Скромная должность**

Вспомните свое детство и вы поймете, как волнуются мальчишки и девочки, стоящие перед воротами аэропорта, за которыми идет незнакомая им, но такая зовущая, необычная работа. Ребята пришли на экскурсию, которую будет проводить Иван Федотович Ясинский. Часто можно увидеть его на аэродроме в окружении школьников. Он рассказывает об аэропорте, о людях разных профессий, которые здесь трудятся.

Самое интересное для ребят — это самолеты и вертолеты. Иван Федотович расскажет о них все, ответит на любой вопрос, даже самый заковыристый. Ребята — мастера на такие вопросы. И в любопытных ребячьих глазах светится живой интерес. Проходят мимо юных экскурсантов авиаторы. Некоторые остаются нависают, прислушиваются. И, представьте себе, порой могут услышать много интересного, неизвестного даже им.

Кончается экскурсия, дети уходят, а Иван Федотович возвращается к своим обязанностям. Он работает заместителем начальника отдела труда и зарплаты в Уктусском авиапредприятии. Каждый несчастный случай на производстве он внимательно разбирает, разрабатывает меры, чтобы подобное не повторилось. Часто можно увидеть его там, где работают авиационные специалисты, он интересуется условиями, методами их труда, дает советы, иногда, если нужно, наказывает нерадивых. Специальностей в авиа-



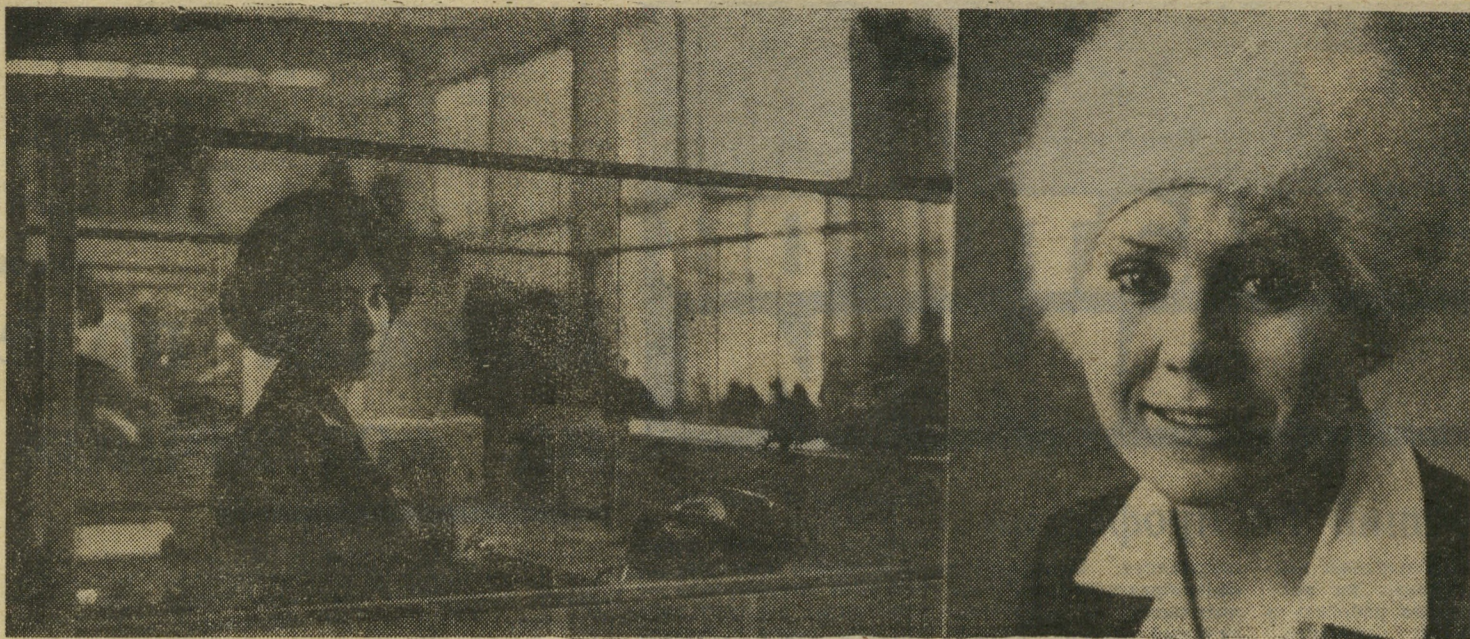
ции много, и Ивану Федотовичу нужно многое учесть и предусмотреть, чтобы не происходило травматизма, несчастных случаев.

**Е. ВИКТОРОВ,**  
нешт. корр.

Работники Ижевского авиапредприятия продолжают осваивать новый аэропорт. Значительные успехи в первом году десятой пятилетки были у диспетчера по транзиту Валентины Ильиничны Кулагинной. Она старается работать четко, грамотно, не получая нареканий со стороны пассажиров.

Такие качества присущи ее подруге по смене бортипроводнице Вере Ивановне Солодовниковой. Правда, летать Вере приходится редко — пассажирский Ан-24 пока выполняет немного рейсов, но в дальнейшем служба бортипроводников будет самостоятельной и в Ижевске.

На снимках: В. И. Кулагина; В. И. Солодовникова.



## Грамотное использование радиотехнической курсоглиссадной системы захода на посадку

### РЕЖИМ ДИРЕКТОРНОГО УПРАВЛЕНИЯ

ОСНОВНЫМИ методами захода на посадку на современных самолетах является директорный и автоматический. С точки зрения работы системы оба метода почти не отличаются один от другого. Разница в том, что в первом случае команды, выработанные вычислителем, исполняет летчик, во втором — автопилот. Пилотирование в директорном режиме проще, чем в позиционном, но также имеет свои особенности. Летчик, не уяснивший особенностей директорной индикации, обычно выполняет заход с колебаниями по курсу и высоте.

Здесь необходимо четко представлять, что директорные стрелки, так уже говорилось, показывают не отклонение самолета от линии заданного пути, как позиционные планки, а отклонения от необходимых значений углов крена и тангажа. Так, например, если директорная стрелка ушла вправо, это означает, что надо только увеличить правый крен. Ясно, что увеличить крен намного проще и быстрее, чем приблизиться к линии пути. Летчик, не знакомый с этим режимом, увидев большое отклонение стрелки и считая, что далеко уклонился от линии пути, энергично вводит самолет в крен и, как правило, чрезмерно. Стрелка сразу же переходит в противоположную сторону. Тут летчик переключает крен, и стрелка опять уходит. Зачастую неопытному пилоту не сразу удается «утихомирить» стрелку. Если летчик четко представляет, что директорная стрелка показывает отклонение фактического угла крена от заданного, он плавными, небольшими движениями подбавляет такое положение рулей, при котором стрелка будет находиться в пределах центрального кружка, и в дальнейшем удерживает стрелку, то есть выдерживает необходимый крен. С точки зрения летчика можно сказать, что директорные стрелки показывают, какое должно быть положение рулей, чтобы самолет шел по необходимой траектории.

Большое отклонение директорных стрелок вовсе не означает, что самолет далеко отклонился от линии пути, оно указывает только на то, что положение рулей в данный момент не соответствует необходимому для полета по нужной траектории. Следует избегать поспешных и резких движений штурвалом при отклонении директорной стрелки, так как кратковременный ее уход от нуля не приводит к большой ошибке в траектории полета, тем более, что эта ошибка легко исправляется при последующем совмещении стрелки с центром прибора.

Если самолет находится в стороне от посадочной линии (но в пределах рабочей области системы), вычислитель вырабатывает и выдает на прибор команды для выхода на нее по оптимальной траектории без превышения заложенного в систему допустимого угла крена (обычно 30 градусов). Надо иметь в виду, что при чрезмерном отклонении от посадочного курса на небольшом удалении от ВПП предельный угол крена может оказаться недостаточным для вписания самолета в нормальную посадочную глиссаду.

Аналогична индикация и в верти-

кальной плоскости. Директорная глиссадная стрелка показывает отклонение от нужного угла тангажа самолета, обеспечивающего выход на глиссаду и ее выдерживание. Пилотирование самолета в директорном режиме на глиссаде снижения не отличается от описанного выше. При понимании отмеченных особенностей и достаточной натренированности оно не представляет трудности.

## Надежность посадки

Директорный режим управления обеспечивает высокую точность захода, достаточную для уверенной посадки при метеоминимуме I категории (60×800 м). Следует отметить, что при более благоприятных погодных условиях даже не совсем точное пилотирование, то есть, когда стрелки удерживаются в пределах первых от кружка точек, обеспечивает заход на посадку. После выхода под облака потребуются лишь небольшие довороты.

### РЕЖИМ АВТОМАТИЧЕСКОГО УПРАВЛЕНИЯ

ПРИ использовании автоматического режима работа летчика существенно упрощается: разгружается внимание, становится легче контролировать режим полета, правильность захода, работу систем и агрегатов. А это и составляет основную задачу летчика в автоматическом полете.

Индикация на командно-пилотажном и навигационном приборах при переходе из директорного режима в автоматический не меняется, поведение директорных и позиционных планок остается таким же. Необходимо только помнить, что скорость и в автоматическом режиме выдерживает летчик.

Обычно летчики при переводе самолета в режим снижения устанавливают примерное число оборотов двигателя, известное заранее, а затем, контролируя скорость, вносят коррективы.

При полете в автоматическом режиме нередко забывают об одной особенности. Дело в том, что при пилотировании без включения автопилота у устойчивого по скорости самолета с уменьшением скорости возникает момент на пинирование — самолет стремится опустить нос. Обычно это ощущается подсознательно и служит сигналом об уменьшении скорости, вызывая у летчика почти рефлекторную реакцию на уменьшение оборотов двигателя. При полете в автоматическом режиме летчик такого сигнала не получает, так как автопилот парирует возникающий при уменьшении скорости пинирующий момент и выдерживает заданный угол тангажа. В этом случае при дальнейшем уменьшении скорости самолет начнет парашютировать. При включении корректора высоты или при полете по глиссаде, если допустить большое уменьшение скорости, самолет будет стремиться сохранить заданную траекторию за счет увеличения угла атаки вплоть

до срывного. Надо иметь в виду и психологическую особенность, связанную с тем, что летчик, настроившись на автоматический полет, может упустить контроль за скоростью и тягой двигателя. Отсюда следует, что при полете в автоматическом режиме управления скорость требует неослабного внимания.

При заходе на посадку как в автоматическом, так и в директорном

режиме особую важность приобретает контроль за правильностью захода с тем, чтобы вовремя выявить отказ или ошибку в работе вычислителя траекторного управления. Он осуществляется по позиционным планкам. Как уже говорилось, позиционная и директорная индикации по принципу различны и показания их в разные моменты захода могут не совпадать, однако они взаимосвязаны.

Так, например, перед четвертым разворотом при левом круге полетов позиционная планка, находясь справа, указывает, что самолет левее линии посадки. Директорная стрелка на КПП, отклоняясь влево, показывает, что нужно создать левый крен для выполнения разворота. После четвертого разворота, если самолет будет левее оси ВПП, позиционная планка разместится справа, а директорная стрелка, если еще не создан крен для доворота, отклонится тоже вправо. Следовательно, нужно создать правый крен для выхода на посадочную линию. В общем случае после четвертого разворота директорный сигнал должен «вести» в ту же сторону, куда отклонены курсовая позиционная и глиссадная планки, — это основной критерий правильности работы системы. Однако могут быть отдельные непродолжительные моменты, когда планка положения и директорная стрелка отклонены в разные стороны. К примеру, если самолет приближается слева под углом к линии посадки и находится близко от нее, директорная стрелка начнет отклоняться влево, показывая, что нужно создать левый крен, чтобы взять посадочный курс, позиционная же планка будет еще справа, так как самолет не дошел до линии посадки.

Поскольку положение директорных стрелок зависит от крена и тангажа в данный момент, мы говорим об их отклонении в ту или другую сторону условно: имеется в виду направление, в котором отклонена стрелка, если самолет идет без крена, или же куда будет разворачиваться самолет, если совместить стрелку с центральным кружком прибора, иначе говоря, куда «ведет» директорный «сигнал». Продолжительное отклонение стрелок и планок в разные стороны, а также резкие броски директорных стрелок свидетельствуют об отказе или неправильной работе вычислителя (если только их колебания не являются следствием колебаний позиционных планок).

Следует сказать, что несправности вычислителя на самолетах различных типов могут проявляться по-разному. Поэтому мы их детально здесь не рассматриваем.

При правильном заходе на посадку, когда директорные стрелки курса и глиссады выдерживаются в пределах центрального кружка, в процессе четвертого разворота курсовые позиционные планки на НКП и КПП будут постепенно приближаться к нулевому положению. Глиссадные позиционные планки на НКП и КПП вначале будут направлены вверх, так как самолет на этой дальности обычно находится ниже глиссады. На посадочной прямой курсовые планки должны быть примерно в центре, а глиссадные — постепенно приближаться к центральному кружку. На дальности, соответствующей входу в глиссаду (для высоты 600 м эта дальность примерно равна 12 км), произойдет ее «захват», директорная стрелка отклонится вниз, а при включенном автопилоте возникнет момент на пинирование и самолет перейдет на снижение по глиссаде.

Контролируя правильность захода, летчик должен на случай отказа системы уметь быстро распознать, какая из трех ее частей отказала. Так, отказ автопилота проявляется прежде всего в том, что перестают отслеживаться директорные стрелки — автопилот или вообще прекращает управление самолетом (по всем или по одному из каналов), или же отклоняет рули не в ту сторону, куда указывают директорные стрелки. В этом случае нужно отключить автопилот и продолжить заход в директорном режиме. Если самолет не управляется автоматически по одному из каналов, то можно перейти на ручное управление по этому каналу (например, по крену), а автопилот не выключать, то есть сохранить при этом автоматическое управление по другим каналам.

Если замечены признаки отказа вычислителя траекторного управления и позиционные планки не приближаются к центру, надо перейти на позиционный метод пилотирования. При отказе его на последнем этапе захода следует уйти на второй круг и повторить заход полностью в ручном режиме. Перейти к пилотированию этим методом в сложных условиях на последнем этапе довольно трудно.

Если директорные стрелки колеблются не самостоятельно, а повторяют колебания и отклонения планок положения, вычислитель исправен — неисправна курсоглиссадная система на борту или на земле. Здесь следует отметить, что наземная система обладает высокой степенью надежности, благодаря стопроцентному горячему резервированию и автоматическому контролю параметров системы.

В заключение хочется еще раз подчеркнуть, что грамотное использование радиотехнической курсоглиссадной системы захода на посадку, особенно ее автоматического и директорного режима, существенно повышает точность и надежность захода и при достаточной натренированности летчиков позволяет понизить допустимый погодный минимум.

С. МИКОЯН,  
генерал-майор авиации,  
Герой Советского Союза,  
заслуженный летчик-испытатель  
СССР.

# У АВИАТОРОВ КОМИ

## Лучший по профессии

Двадцатилетним парнем приехал по распределению работать в Печорское авиапредприятие пилот Дмитрий Кузьмич Винник. Трудовая деятельность для него началась с должности второго пилота вертолета Ми-4. Первые трудности работы в условиях Крайнего Севера и 40-градусные морозы не испугали Дмитрия.

На работе Дмитрий Винник зарекомендовал себя как добросовестный, грамотный

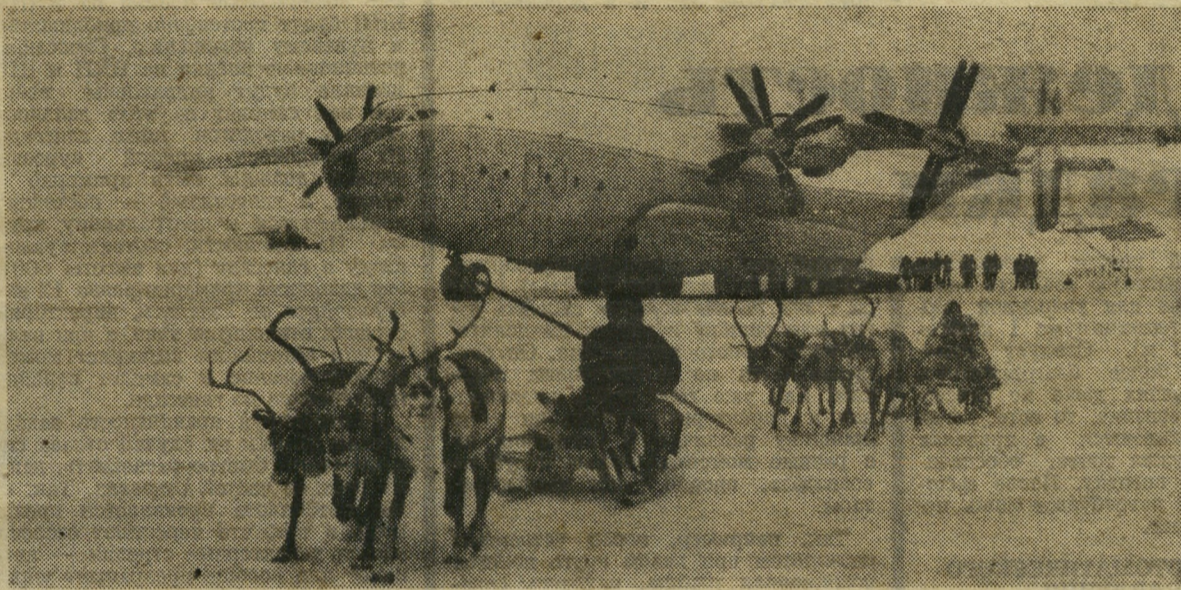
специалист. Повышает и общеобразовательный, политический и профессиональный уровень: является слушателем сети партийного политпросвещения. Успешно освоил за шесть лет три типа вертолетов — Ми-4, Ми-2 и Ми-6.

Отзывы командиров о комсомольце Д. Виннике по технике пилотирования, по конструкции вертолетов самые похвальные. Дмитрий принимает активное участие в общественной жизни — является инспектором по

безопасности полетов.

В первый год 10-й пятилетки Д. Винник добился больших трудовых успехов. В течение года неоднократно выходил победителем социалистического соревнования за звание «Лучший по профессии». Месячные планы он выполняет успешно, с полным обеспечением безопасности полетов. За трудовые успехи в 1976 году комсомолец Винник награжден значком ЦК ВЛКСМ «Ударник 1976 года».

**Д. ФАРАКШИН,**  
секретарь бюро  
ВЛКСМ летного  
подразделения.



На дальнем севере.

Фото И. Сапожкова. (ТАСС).

Недавно в клубе «Авиатор» состоялся торжественный вечер, посвященный наставничеству. На вечер посвящения молодых пилотов собрались руководители авиапредприятия, ветераны труда и войны, пилоты-наставники и молодые специалисты.

Вечер открыли члены бюро ВЛКСМ авиапредприятия В. Новоселов, А. Самойлов, которые поздравили молодежь с началом трудовой деятельности, пожелали чистого неба, зачитали поздравительные телеграммы от комсомольских организаций других подразделений.

Перед собравшимися выступил заместитель командира авиапредприятия В. В. Шеаченко, который поделился опытом самолетовождения в приполярных и полярных широтах. Затем он вручил В. П. Мишукову, командиру - наставнику, пилотское свидетельство

первого класса и свидетельство лучшего по профессии за третий квартал 1976 года. Василий Проконьевич является ветераном нашего авиапредприятия. На одном десятку молодых летчиков он по-

## Вечер наставничества

мог «обрести крылья», воспитал из них высококвалифицированных специалистов, грамотных пилотов. Успешно трудился В. П. Мишуков и в первом году десятой пятилетки. Свой годовой производственный план он выполнил в сентябре, взял повышенные обязательства выполнить производственный план двух лет 10-й пятилетки к 1 октября 1977 года, а десятую пятилетку выполнить за 4 года 4 месяца.

На торжественном вечере председатель ОКП

И. Н. Слезко вручил переходящее знамя и поздравил коллектив летного подразделения, где командиром Александр Петрович Илюшин, секретарем партбюро Альберт Иванович Топоров, председателем МК Александр Степа-

нович Захватченко, с трудовой победой в социалистическом соревновании. Шесть раз в прошедшем году этот коллектив выходил победителем в социалистическом соревновании среди подразделений I группы авиапредприятия с вручением переходящего Красного знамени и первой денежной премии.

Эти успехи коллектива не случайны. В тесном контакте с руководителями подразделения энергично работают общественные организации. Так, партий-

ная организация коллектива, где секретарем партбюро Альберт Иванович Топоров, является лучшей по авиапредприятию. Коллектив по возрасту комсомольско-молодежный, средний возраст пилотов 24,5 года, но партийная организация зарекомендовала себя зрелой.

С теплыми словами к молодым пилотам обратился пилот первого класса Владимир Михайлович Чура и другие ветераны летного подразделения. В наши дни наставники смысл своей работы видят в том, чтобы на примерах старших поколений воспитывать у молодых пилотов творческое, подлинно коммунистическое отношение к труду и общественной собственности, привить им чувство гордости за свою профессию, высокую идейную убежденность.

**Г. ГАВРИЛЮК,**  
заместитель  
командира  
летного  
подразделения  
по ПВР.

Н А Д заснеженной полосой послышался рокочущий гул мотора, и вскоре под кромкой приплоснутых к земле облаков промелькнул маленький винтокрылый Ми-1. «Наш почтовик, — с гордостью заметил мой попутчик и доверительно добавил: —

этого персонала газопровода, нефтяников, лесоземельской и малоземельской тундры. Сегодня народному хозяйству республики нужны не только сверхмощные гиганты-вертолеты Ми-6 и Ми-10, но и их меньшие собратья Ми-1, Ми-2 и Ми-4.

Летчики — ребята славные, летать имеют, да вот только порядки у них строговаты, особенно на счет погоды. Задул сибиряк, закружило слегка или дымкой горизонт затянуло — сидят на земле, сами маются, да и на нас тоску нагоняют...»

Много теплых слов о вертолечниках я услышал от геологов Усинска, буровиков Вуктыла, строителей железной дороги Шиня—Усинк, оленеводов, хлеборобов, работников почты, энергетиков, лесников, обслуживаю-

щего персонала газопровода, нефтяников, лесоземельской и малоземельской тундры. Сегодня народному хозяйству республики нужны не только сверхмощные гиганты-вертолеты Ми-6 и Ми-10, но и их меньшие собратья Ми-1, Ми-2 и Ми-4.

Оба еще в начале октября, одними из первых, выполнили плановые задания и успешно трудятся в счет второго года десятой пятилетки.

Михаила Васильевича Бойнова я застал в штурманской комнате за подготовкой к очередному полету.

Зимой день на севере короткий, не успеет рассветать, — глядишь, уже начинаются сумерки. Поэтому достаточным временем для беседы Михаил Васильевич не располагал, ему нужно было выполнить срочное задание и успеть засветло вернуться на базу.

По пути к вертолету Михаил Васильевич рассказал, что вертолечникам Ми-1 приходится работать, в основном, в отрыве от базы, на оперативных точках, что создает определенные трудности и накладывает большую ответственность на командира за выполнение полетов.

Работа у нас разнообразная, — говорит Михаил Васильевич. — Возим почту, выполняем санзадания, обслужива-

ем газо- и нефтепровод, экскурсии, работаем по патрулированию лесов, перевозим негабаритные грузы. Работы хватает, да вот только погода подводит...  
Пять лет водит Михаил Васильевич свою винтокрылую птицу в небе республики. За это вре-

мя он совершил сотни посадок на подобранные с воздуха площадки среди лесов и болот, на берегах рек, на колхозных полях и в заснеженной тундре.

Каждая посадка на неподготовленную площадку требует трезвой оценки воздушной и метеорологической обстановки, большой выучки, дисциплинированности и высокого летного мастерства. Всеми этими качествами Михаил Васильевич обладает вполне. Настойчив, рассудителен, далек от показухи и зазнайства. Каждый полет он старается выполнить только на «отлично».

Недаром Михаил Васильевич является ударником коммунистического труда, передовиком производства. В его трудовую книжку, несмотря на небольшую летную биографию, занесены десятки поощрений: благодарности, денежные премии, Почетные грамоты от командования Ухтинского авиапредприятия и народнохозяйственных организаций республики.

Одной из почетных наград, которой по праву гордится Михаил Васильевич, является Почетная грамота Президиума Верховного Совета Коми АССР за отличное выполнение заданий по перевозке почты.

Каждая посадка на неподготовленную площадку требует трезвой оценки воздушной и метеорологической обстановки, большой выучки, дисциплинированности и высокого летного мастерства. Всеми этими качествами Михаил Васильевич обладает вполне. Настойчив, рассудителен, далек от показухи и зазнайства. Каждый полет он старается выполнить только на «отлично».

Недаром Михаил Васильевич является ударником коммунистического труда, передовиком производства. В его трудовую книжку, несмотря на небольшую летную биографию, занесены десятки поощрений: благодарности, денежные премии, Почетные грамоты от командования Ухтинского авиапредприятия и народнохозяйственных организаций республики.

Одной из почетных наград, которой по праву гордится Михаил Васильевич, является Почетная грамота Президиума Верховного Совета Коми АССР за отличное выполнение заданий по перевозке почты.

**Б. ПОДСЕКИН,**  
внест. корр.



## На голубых дорожках

Два дня в Ухтинском разыграли эстафету плавательном бассейне 4x100 метров.

В итоге первое место заняла команда Вуктынского авиапредприятия, второе — Печоры, третье — Ухты.

На снимке: победитель на дистанции 100 метров вольным стилем диспетчер службы Ухтинского аэропорта Владимир Савельев.

24 участника выступили в плавании на дистанциях 100 и 200 метров брассом, на спине и вольным стилем. Мужчины

Фото и текст  
В. Соколова.

Свердловск, «Авиатор»  
20, УРАЛА

Редактор В. С. ГУРИН.

Тел. 295 461, 295 496.

НС 22050, Заказ № 3272.