



УЛЫБКА — ФЛАГ КОРАБЛЯ

Пять с половиной лет трудится в летном коллективе первого Свердловского подразделения бортпроводница Тамара Ивановна Сысова. Пассажиры всегда довольны, когда она обслуживает их на крылатом лайнере. Внимание, сердечное отношение к людям — вот что характерно для этой девушки.

Но не только работа ладится у ней. Т. И. Сысова успешно учится в университете, активно участвует в общественной жизни коллектива, любит спорт и много сил отдает ему.

В коллективе бортпроводников коммунисты оказали ей большое доверие: избрали заместителем секретаря партийной группы. Свои обязанности она выполняет с честью.

За трудовые успехи коммунист Т. И. Сысова имеет ряд благодарностей, неоднократно она награждалась Почетными грамотами.

На снимке: бортпроводница Тамара Ивановна СЫСОВА обслуживает авиапассажиров в рейсе.

Фото Р. Лапкина.

Обо всем
ПО НЕМНОГУ

На заполярных ТРАССАХ

Представьте промерзшую тундру с небольшим аэродромом, заснеженное море и на горизонте — вытянутый силуэт идущего на посадку самолета ЛИ-2.

— Рыбник, — привычно сказал диспетчер аэропорта, и я мысленно перевел его слова: «Значит, самолет летит за рыбой».

— Кажется, свердловский экипаж, — снова вставил диспетчер. Дальнейшее выяснилось из разговора с самим командиром корабля Н. М. Чухно.

— Наш экипаж, — сказал Николай Матвеевич, — с середины января прикомандирован к Салехардскому подразделению. Кроме нас, на заполярных трассах работает еще три свердловских экипажа. Летом мы летали на машинах ИЛ-18 по маршруту Свердловск — Адлер, Свердловск — Киев. На севере, в основном, занимаемся перевозкой рыбы, оленины, геологического оборудования.

В. ЧЕМЛЯКОВ.

Разбор проводит министр

Недавно в Доме культуры Ленинградского аэропорта состоялся кустовой разбор для командно-руководящего состава Северного управления, Эстонской, Литовской и Сяктывкарской авиагрупп.

Разбор проводил министр гражданской авиации Е. Ф. Логинов. Он подробно остановился на вопросах безопасности полетов, дисциплины летного состава, дал ряд указаний по партийно-политическому обеспечению летной работы без происшествий и предпосылок к ним, ответил на многочисленные вопросы.

«КРЫЛЬЯ СОВЕТОВ».

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!



№ 13 (1415).
СРЕДА,
17 ФЕВРАЛЯ
1965 г.
Год издания
XXIII

ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА УРАЛЬСКОГО
УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ И ТЕРКОМА
ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

НАШ ДЕПУТАТ

ПРЕДСТАВИТЕЛИ летно-подъемного состава, инженеры, техники, рабочие собрались в этот день в парткабинете, чтобы назвать своего кандидата в депутаты областного Совета. Собрание открыл председатель месткома Кольцовского аэропорта Виктор Васильевич Каменских.

Заместитель командира Свердловского объединенного подразделения по политической части А. Н. Кобелев представляет слово секретарю парткома В. М. Лебединскому. Он предлагает сравниться выдвинуть кандидатом в депутаты Свердловского облсовета начальника Уральского управления гражданской авиации Н. А. Сидоренко.

В. М. Лебединский познакомил авиаработников с трудовой биографией кандидата. На трибуне командир летного коллектива В. Н. Хусинов. Он горячо поддерживает кандидатуру Н. А. Сидоренко. К его словам присоединяется инженер по охране труда В. А. Емельянов.

Собрание приняло постановление выдвинуть кандидатом в депутаты Свердловского областного Совета де-

путатов трудящихся по 271 избирательному округу Николая Андреевича Сидоренко.

Н. А. Сидоренко поблагодарил за оказанное ему доверие и дал согласие баллотироваться по Кольцовскому избирательному округу.

М. КУКЛИН.

СЕРЬЕЗНЫЙ УПРЕК

До выборов в местные Советы остаются считанные дни. На многих агитпунктах города значительно оживилась за последнее время агитационная работа. У нас на агитпункте — в клубе Уктусского аэропорта — она тоже ведется, но далеко не так, как следовало бы.

Вчера, 14 февраля, мне довелось совместно с агитатором Н. А. Васильевой дежурить на агитпункте. В клубе жизнь текла по графику — демонстрировался кинофильм «Дочь Стратигона». Желавших посмотреть кинокартину оказалось куда больше, чем мог вместить зрительный зал. Отсюда — давка, ненужная толчея.

И мне вместо своей прямой обязанности — беседовать с избирателями о предстоящих выборах — пришлось утихомиривать разбушевавшихся дебоширов. Зато дружинников на месте не оказалось. По графику дежурства должны были нести вахту члены лермовской группы во главе с Ю. С. Тарасовым. Выходит, что график для них не существует. А жаль!

Были нарекания и от избирателей. Жильцы дома № 206 по улице Белинского жаловались на то, что к ним не заглядывают агитаторы. Серьезный упрек! Думается, к нему стоит прислушаться!

Мы обязаны не только следить за порядком на агитпункте, но и проявлять к избирателям максимум внимания.
В. ШИКШЕЕВ,
агитатор второго Свердловского подразделения.

В ГОДЫ Великой Отечественной войны мне довелось совершить 250 боевых вылетов. В 54 воздушных боях я сбил 16 самолетов противника и 5 самолетов в групповых боях.

Вот как это было. Когда фашистская Германия нарушила мир и вероломно напала на нашу Родину, я в числе первых громил гитлеровские полчища, летая на ночном бомбардировщике ПО-2.

В жестоких боях под Москвой, над волжскими просторами, на Северо-Кавказском, Воронежском, 1 и 4 Украинских фронтах я участвовал в качестве летчика-истребителя.

8 мая сорок третьего года две пары ЯК-1 под командованием старшего лейтенанта Липина прикрывали наземные войска на поле боя. Командиром одной пары был я. На высоте 2000 метров я заметил самолет противника ФВ-189. В паре с ведомым атаковал его и, повредив мотор, заставил приземлиться на нашей территории.

В последующем вступил в бой с двумя истребителями МЕ-109, но бой закончился безрезультатно, хотя «мессершмитты» врага имели преимущество и в скорости, и в вооружении.

Перед уходом на свою территорию мы встретились с 12 самолетами Ю-88 и атаковали их. После четырех заходов я с досадой обнаружил отсутствие боеприпасов, решил таранить самолет противника, летевший впереди. Подойдя снизу, я увидел на фонарях ря-



БЫЛИ СХВАТКИ БОЕВЫЕ...

дом с крестом еще и трефовый туз. Ас! Хороша птичка. Посмотрим, куда ты сядешь?

Фашистский экипаж, не меняя курса, уходил на снижение в пологом пикировании, но я догнал его.

Ручка управления «на себя» и мгновенный удар винтом по хвосту «Юнкерса». Бомбардировщик тотчас же перевернулся и перешел в беспорядочное падение.

Земля близко, прыгать с парашютом некогда, и хотя винт был поломан, мне удалось посадить машину в расположении наших войск.

ПОЛМЕСЯЦА отпуска и лечения в Ессентуках — и снова фронт. Шла подготовка к Курской битве и отдыхать было некогда.

После небывалого разгрома гитлеровцев в районе Орла и Курска советские войска выходили к Днепру и с ходу его форсировали. Наземные войска, особенно на плацдармах, нуждались в поддержке советской авиации.

В воздухе ежедневно шли массированные бои. Немцы, как правило, летали авиагруппами по 20—30 самолетов и более, меньшим числом они летать боялись.

Однажды меня позвали к командиру гвардейского истребительного авиаполка. Подполковник Петухов хорошо знал летные и моральные качества любого пилота, а тем более

командиров эскадрилий. Это был испытанный командир, знающий толк в людях и сам отлично дравшийся с врагом.

— Немцы пытаются столкнуть нас с Бруклинского плацдарма. Нужно прикрыть наши войска. Учтите вчерашний опыт соседей, — сказал подполковник и понимающе подмигнул мне.

— Заместителем к вам назначено старшего лейтенанта Ветрова, вы его знаете.

— Слушаюсь! — ответил я и повторил задачу.

Сговорившись о плане действий, я и Ветров рассказали летчикам, как вчера немцы, связав нашу авиагруппу боем, все же отбомбились.

Мы делимся на две группы. Ударная — во главе со старшим лейтенантом Ветровым. Моя группа прикрывающая. Группа Ветрова при встрече завязывает бой с бомбардировщиками, а группа прикрытия бьет вражеских истребителей.

— Я иду влево, а Ветров — вправо. Встречаемся над квадратом «Н», — закончил я свой инструктаж.

Когда наша шестерка подошла к точке встречи, шестерка Ветрова не оказалось внизу.

— В чем дело? — спрашиваю я.

— Веду воздушный бой. Ничего не надо, справлюсь, — ответил Ветров.

Я подошел ближе и увидел плавно спускающегося парашютиста.

— Наш? — спрашиваю.

— Нет, «фоккер», — отвечает Ветров и просит не подходить ближе.

Вдруг я услышал в наушниках

— Звездочка! Звездочка! С юго-запада идет вражеская группа.

Это наземные братья предупредили советских летчиков.

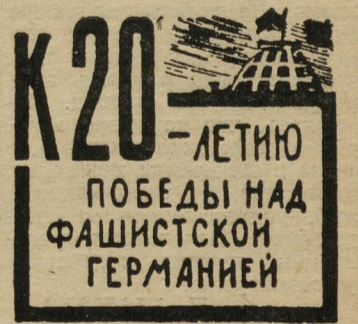
Группа прикрытия развернулась на юго-запад и стало видно поблескивающие на солнце крылья бомбардировщиков врага. Начало группы, идущей улом вперед, я хорошо заметил, а хвоста и не видно. Целая армада.

Гитлеровцы шли на высоте 2—2,5 тысячи метров, и я пошел на снижение, так как был на высоте 3,5 тысячи метров.

— Набирай высоту! При наличии истребителей завязывай с ними бой, оттягивай на себя, — крикнул я Ветрову и подал своей шестерке команду:

— За мной — в атаку! Фронт!

Я бил по ведущему и тот, задымив, упал. Бесперывно атакуя врага, обе шестерки расстроили боевой порядок вражеской армады, и немецкие летчики, отбиваясь от советских истребителей, вскоре потеряли свой первоначальный курс, сбрасывая бомбы куда попало. У немцев было не ме-



нее 90 самолетов, но наши соколы действовали отважно и победили.

Все 12 наших истребителей вернулись на свой аэродром.

Дрались наши ребята превосходно: три бомбардировщика и один истребитель противника грохнулись на советскую землю, чтобы никогда больше не появиться в советском небе.

В ОЗВРАТИВШИСЬ на Южный Урал, я пять с лишним лет продолжал обучать летному искусству советскую молодежь. Предпоследние десять лет я работал на Севере, команду отрядом ГВФ, водил и многоместные воздушные корабли и наши транспортные широко известные ЛИ-2. Сейчас работаю командиром звена самолетов АН-2 в Магнитогорском аэропорту: долетываю десятую тысячу летных часов.

Л. ДЕМА,

Герой Советского Союза, командир звена Челябинского объединенного подразделения.

Недавно группа народных контролеров обследовала состояние охраны труда и техники безопасности в котельной № 2. Было установлено, что условия работы кочегаров во время чи-

стки котлов неудовлетворительны. Газы, зола в момент чистки буквально заполняют все помещение. Имеющаяся вентиляция не в состоянии обеспечить проветривание котельной.

Партгосконтроль —

в действии

НЕДОСТАТКИ
УСТРАНЯЮТСЯ

Группа содействия партгосконтролю в Магнитогорском аэропорту в своей повседневной работе старается держать под своим наблюдением наиболее «узкие» места в хозяйстве.

Так, недавно народные контролеры проверили состояние склада ГСМ. В результате было установлено, что деревянные упоры под емкостями с горючим требуют ремонта. Кроме того, в неудовлетворительном состоянии находились и стеллажные брусья, на которых устанавливались бочки с бензином.

Места хранения для бочко-тары не были разграничены. Вся территория склада была захламлена посторонними предметами. Свои замечания активисты группы содействия партгосконтролю изложили в акте и представили этот акт начальнику аэропорта.

К настоящему времени большинство отмеченных недостатков по складу устранено.

Большое внимание со стороны группы содействия уделяется автотранспорту. По нашему предложению в аэропорту сооружен новый шлагбаум, закончено заземление оборудования, улучшено освещение в боксе. Благодаря вмешательству группы содействия партгосконтролю в смотровых ямах запрещено пользование высоковольтным освещением. Однако некоторые наши рекомендации руководителями автогаража тт. Щербинко и Киреевым еще не выполнены. Так не установлены предохранительные щитки на наждачных кругах, что может повлечь случаи производственного травматизма. Не установлен также кожух ременных передач на сверлильном станке. А срок для претворения в жизнь этих мероприятий уже прошел. Надо думать, что партбюро аэропорта сделает соответствующие выводы в отношении некоторых коммунистов, руководителей служб, уклоняющихся от своевременного выполнения рекомендаций группы содействия партгосконтролю.

П. ШАМАЕВ,
председатель группы ПКГ.

МУЖЕСТВО
И НАХОДЧИВОСТЬ

Экипаж самолета Ил-18 Северного территориального управления в составе пилота-инструктора тов. Сладкова А. А., командира корабля тов. Гладкова В. И., штурмана тов. Николаева Е. Н., бортмеханика тов. Родионова В. А., бортрадиста тов. Синельникова И. Н. и командира корабля тов. Горланова И. В. в аэропорту Адлер ночью выполнял тренировочные полеты.

При очередном заходе на посадку на высоте 300 м по заданию инструктора был произведен выход на второй круг при выпущенных за-

Группа содействия партгосконтролю первого объединенного подразделения на январь и февраль 1965 года запланировала проверку работы спецавтотранспорта в зимних условиях. Кроме того, мы решили выяснить состояние отопления в жилом поселке и причины простоев железнодорожных цистерн с горючим под разгрузкой.

В настоящее время по всем этим вопросам подводятся итоги. В частности, выявлены причины частого выхода из строя спецмашин «АПА». Этим занимался член поста содействия партгосконтролю Н. П. Напустин. В результате значительно улучшился текущий ремонт спецавтомашин.

Активисты партгосконтроля проделали большую работу по изучению возможностей экономии электроэнергии во всех службах. Они проводили разъяснительную работу, уделяя особое внимание участкам, не укладывающимся в нормы расхода электроэнергии.

Группа содействия партгосконтролю БАО под руководством Л. К. Подгорбунской установила, что простои цистерн под раз-

ИСКЛЮЧИТЬ ПРОСТОИ

грузкой на железнодорожной станции приносят подразделению значительные убытки. Только за прошлый год из-за простоев выплачено штрафов на сумму более 2500 рублей.

Основной причиной простоев оказался сверхплановый завоз горючего. Так, например, была дана заявка на февраль на 10 тысяч тонн, а завезли около 13 тысяч.

В ноябре прошлого года подразделение уплатило штраф в сумме около 300 рублей только из-за того, что не были своевременно разгружены вагоны с дровами. Произошло так, что железнодорожная ветка оказалась «забита» этими вагонами и цистерны с горючим не были поданы на подъездные пути.

Прошло уже около трех месяцев, а тов. Чибисов до сего времени не установил конкретного виновника простоя цистерн в ноябре.

Группа содействия партгосконтролю БАО в январе нынешнего года проверила причины срыва сроков подключения газа

в доме № 13. При этом были выявлены злоупотребления служебным положением ряда работников окса аэропорта.

Техник окса М. В. Десятова, проживающая в Малом Истоке, поставила себе газовую плиту без всякого разрешения. Кроме того, с ее помощью также без всякого разрешения «газифицировались» техники Кветная, Станкевич, Шлыков и некоторые другие. Всего было установлено таким способом газовых плит на сумму более 500 рублей. Руководители БАО тт. Чибисов и Титов знали о незаконных действиях своих подчиненных, но мер никаких не приняли. Лишь после вмешательства группы содействия партгосконтролю все плиты были изъяты и сданы на склад. Виновные в злоупотреблениях будут наказаны командованием подразделения.

Ф. ТЕНЬСИН,
председатель группы содействия ПКГ Свердловского подразделения.



ПРОЕКТОР

С порции по грамму...

29 января нам довелось произвести контрольную проверку бортового питания. В результате этой проверки оказалось, что в бортовом питании, выделенном для рейса 531, недостает 700 граммов конфет. 300 граммов конфет недодали на рейсовый самолет 75742. Мы проверили еще несколько самолетов. При отправке набора

№ 1 после взвешивания было обнаружено, что в большинстве порций не хватает по 10—15 граммов колбасы.

О. БАБЕР,
диспетчер по бортпитанию;
Е. СОНИНА,
ст. бортпроводница;
Н. ПЕТРОВ,
пом. нач. политотдела УрУ ГА по комсомолу.

У друзей по соревнованию

крылках на 30°. После применения экипажем взлетного режима двигателей, уборки шасси и закрылков самолет самопроизвольно вошел в кабрирование с правым креном, доходющим до 40°. Попытка экипажа вывести

самолет из крена парированием элеронами не дали положительного результата.

Находящийся на борту командир корабля тов. Горланов заметил, что часть левого закрылка не убрана, о чем сообщил инструктору Сладкову.

По команде инструктора закрылки были вновь выпущены на 15°, крен значительно уменьшился, а кабрирование самолета прекратилось. При заходе на посадку после выпуска закрылков на 30° крен самолета полностью был ликвидирован и экипаж благополуч-

но совершил посадку самолета на аэродроме Адлер. Экипаж самолета Ил-18 при создавшейся аварийной обстановке в ночных условиях полета проявил мужество, находчивость и слаженность в действиях, чем предотвратил тяжелое происшествие.

Расследованием причин отказа системы управления закрылками обнаружен конструктивный дефект углового редуктора закрылков.

За проявленное мужество, находчивость и умелые, правильные действия приказом начальника Аэрофлота всему экипажу объявлена благодарность.

«Крылья Востока».

Мечты Лисохода

Декабрьской ночью,
Тихой, ясной,
Когда уходит старый год,
Томим одной мечтой властной
Иван Петрович Лисоход.
В такую ночь
Мечтают люди,
Поскольку без мечты нельзя,
О том, что каждый счастлив
будет,
Что будут счастливы друзья...
У Лисохода — все иначе.
На мир со злобою глядит.
Объят желанием горячим:
— Ах, как бы людям навредить!
Всем насолить бы, да
покриче.
Причем, без шума, так сказать:
Пусть, кто унижен, только
шепчет
И не подумает кричать...
Пленен одной мечтою
страстной
Везде и всюду сеять вред, —
Он грезит долго и — напрасно:
Его мечтанья — дикий бред.
Зря Лисоход с таким
стараньем
В мечтах купается сейчас:
Хоть велики его желанья,
Но сбывтся им
Народ не даст!
В. МИЛЮТИН.

ЛОМАТОР Включен!

Бортмеханик Б. В. Воскресенский снят с летной работы за употребление спиртных напитков...

Воскресенский, бортмеханик, Пил и был всегда в «тумане».

В водке видел интерес...
А за это Снят с небес!

На «Лайнере» земном

Бортпроводница В. И. Куманина явилась в аэропорт за один час до вылета, за что была переведена на 3 месяца на должность дежурной горничной в гостиницу «Лайнер».

На часик опоздала — Три месяца пропало! И вот,

как с неба гром: Даль видится в тумане ей — «Штурмует» весь Куманина На... «Лайнере» земном!

Техника за рубежом

Золотая печь

Английские авиафирмы испытывают новое стекло для самолетов, которое не боится обледенения. Между двумя листами стекла находится совершенно прозрачный слой золота, он настолько тонкий, что его не видно (одна пятимиллионная миллиметра). Золото, соединенное с источником электрического тока, нагревается и препятствует образованию льда на поверхности стекла.

И. о. редактора **Е. ЛИПОВИЧ.**

Свердловск, 20,
аэропорт Уктус.
Б2-05-21, доб. 1-96.

НС 15118, Заказ № 1848.
Тип. изд-ва «Уральский рабочий»,
Свердловск, пр. Ленина, 49.

