

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

# Авиатор УРАЛА

ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

№ 12 (1754).

СРЕДА,

8

АПРЕЛЯ

1970 г.

Год издания

XXVII

Цена 2 коп.



На  
ударной  
вахте

## Рапортуют строители

На днях в адрес Министерства гражданской авиации, Полуправления и ЦК профсоюза авиарботников отправлена телеграмма от командования Уральского управления.

План капитального строительства первого квартала юбилейного года, говорится в телеграмме, выполнен по общим капитальным вложениям на 105 процентов, по строительно-монтажным работам на 111 процентов.

Досрочно принят государственной комиссией 90-квартирный жилой дом в Магнитогорске.

## Есть кварталный!

В первом квартале 1970 года авиаторы Уральского управления успешно справились с выполнением производственно-финансового плана по всем основным показателям: — пассажирообороту — на 106,1, — приведенным часам — на 115,9, выручке — на 103,5 проц.

Получено сверх плана свыше 200 тысяч рублей прибыли. Лучших показателей добились Пермское, Челябинское, второе Свердловское, Курганское предприятия.

## Названы лучшие

В службе движения нашего предприятия вчера подводились итоги выполнения личных и коллективных социалистических обязательств в честь 100-летия со дня рождения В. И. Ленина.

Среди лучших названы имена руководителей полетов Владимира Алексеевича Кудрявцева и Алексея Ивановича Галкина.

**В. ОДНОШИВКИН,**  
начальник службы движения Ижевского предприятия.

## Труд дисциплиной крепок

## Воспитатель — коллектив

В большинстве своем люди добры. Отзывчивы к чужому горю. Посочувствуют, помогут в беде. Порой добры излишне, одаривая добротой тех, кто использует ее во вред коллективу. Терпим пьяницу и прогульщика. Жалеем их своим равнодушием. Не потому ли они становятся в позу: «Что мы такого сделали?». Наказали товарищей, работающих рядом, — бригаде пришлось приналечь, чтобы выполнить норму за отсутствующего, службе — переместиться в соревновании на последнее место.

Нарушителей мы часто наказываем с оглядкой, «как бы не

обидеть». В последнее время слово «борьба» приобрело несколько другие оттенки. Мы боремся за звание ударника, культуру производства, переходящий вымпел. Но нельзя постоянно бороться за что-нибудь, когда-то надо и против. Борьба против недостатков характера — это, в конечном итоге, тоже борьба за человека.

Нарушителей дисциплины в службах единицы, но они бросают тень на весь коллектив. Коммунисты нашего порта взяли за правило ни один проступок не оставлять без обсуждения. Тех, кто не дорожит рабочей честью, разбирают на производственных со-

браниях, на заседаниях партийного бюро, месткоме. Используются различные методы: индивидуальная беседа, разговор с глазу на глаз с руководителем службы или членом партийного бюро, выпуск сатирических «боевых листов».

Но самое сильное воздействие на прогульчиков оказывают рабочие собрания. В них нарушителям приходится отвечать за свои поступки перед товарищами, выслушивать неслестные отзывы в свой адрес. Сейчас при подведении итогов социалистического соревнования непременно учитывается состояние дисциплины в службе. Кому хочет-

ся из-за одного человека плестись в хвосте. Поэтому с прогульчиков спрос особый. Критика бывает резка, но после нее многие пересматривают свое поведение.

Не прошло бесследно собрание в автобазе для бригадира Субботина и шофера Никитина. У каждого водителя была единая оценка прогульчиков.

Много внимания партийное бюро уделяет службе перевозок. Нарушителями дисциплины тут в основном являются грузчики. Говорят, что это категория людей, которая нет-нет да и преподносит сюрпризы. Все же здесь тоже есть заметные сдвиги.

А кое-кому пришлось распрощаться со своим коллективом. В службах создали нетерпимую обстановку техникам Сухих и Логинову.

Многое можно взять ценного по укреплению дисциплины в службе движения. Этот коллектив носит звание коммунистического. Бесспорно, в том, что в коллективе нет нарушителей, заслуга его руководителя В. Н. Одношвицина. Свою работу он строит так, чтобы предупредить проступки, а не ограничиваться их разбором.

**А. ПУЧИН,**  
секретарь партийной организации Ижевского аэропорта.

## ВРЕМЯ В ПУТИ — ДВА ЧАСА

Около двух лет назад в аэропорту столицы Удмуртской АССР впервые приземлился самолет ЯК-40.

Три часа пятьдесят минут. Столько времени требовалось раньше, чтобы

долететь из Ижевска до Москвы на ИЛ-14.

Сейчас ЯК-40 преодолевает этот путь длиной в 1100 километров за 2 часа.

Среди тех, кто «принимает» машину в небе Удмуртии, коммунисты, лучшие диспетчеры службы движения Ф. П. Шаботин, П. Е. Тюкалов, Ф. Г. Оточин.

## Семинар агитаторов

В Магнитогорском авиапредприятии начата подготовка к выборам в Верховный Совет СССР. В апреле намечено провести семинар агитаторов и политинформаторов. До этого предполагается собрать руководителей партгруп и парторганизаций, пригласить из города лектора юриста, который расскажет о порядке проведения выборов.



## Ленин за границей

В течение предъюбилейного года в репортажах под рубрикой «Вехи великой биографии» редакция газеты «Авиатор Урала» знакомила вас с жизненным путем Владимира Ильича Ленина.

За это время специальные корреспонденты газеты побывали во многих городах нашей необъятной страны, связанных с

жизнью и революционной деятельностью Ильича. Это Ленинград и Красноярск, Уфа и Куйбышев, Казань и Ульяновск, Шушенское и Москва.

Личные впечатления от этих поездок легли в основу путевых дневников, читателями которых вы являлись.

Несколько лет своей жизни В. И. Ленин провел

в эмиграции, спасаясь от преследований царской охранки.

Сотрудникам редакции газеты «Авиатор Урала» в течение двух последних лет удалось побывать в Польше, ГДР, Чехословакии, Италии, Финляндии, Швеции и Дании, где они посетили памятные исторические места, связанные с жизнью В. И. Ленина.



Сегодня, за несколько дней до празднования 100-летнего юбилея со дня рождения Ильича, мы публикуем путевые заметки наших специальных корреспондентов о заграничных поездках по ленинским местам.

## Первый самостоятельный

На прошлой неделе первый самостоятельный рейс по маршруту Свердловск — Минеральные Воды совершил пилот Ю. С. Бессонов. В пути погода испортилась, и командир принял правильное решение, посадив ИЛ-18 на запасной аэродром.

Ю. С. Бессонова, бывшего командира самолета ЛИ-2 Пермского предприятия, в строй вводил пилот первого класса, инструктор В. П. Машков.

Свой первый самостоятельный рейс тов. Бессонов посвятил Всесоюзному субботнику. Деньги за полет будут отчислены в фонд досрочного выполнения пятилетки.

По этому же маршруту в свой первый самостоятельный полет отправился в субботу и В. М. Романенко, которого вводил в строй пилот первого класса, инструктор Р. А. Бурдалов.

## Юбилей аэропорта

25 лет назад впервые в Санчурске (Кировское авиапредприятие) приземлилась винтокрылая машина. Так один из отдаленных районов связан воздушной трассой с областными центрами. Жители района стали получать свежие газеты и журналы.

Ветеран аэропорта начальник АМСГ Н. А. Куликов рассказывает: «В ТО ВРЕМЯ ЛЕТАЛИ МАЛЕНЬКИЕ, ДВУХМЕСТНЫЕ ПО-2. СКОРОСТЬ САМОЛЕТА БЫЛА МАЛА — ИЗ САНЧУРСКА ДО КИРОВА ОН ЛЕТЕЛ ДВА-ДВА С ПОЛОВИНОЙ ЧАСА. С ВВОДОМ САМОЛЕТА АН-2 В РАЙОНЕ РЕЗКО УВЕЛИЧИЛИСЬ ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ, ПОЧТЫ, ГРУЗОВ...».

Среди работников аэропорта трудятся специалисты первого класса — радиооператоры В. А. Борисов, В. А. Миткин. В совершенстве владеют своей специальностью старший радиотехник Г. Ф. Носков, руководитель полетов В. А. Воробьев.

За хорошую работу пять работников аэропорта занесены на Доску почета аэропорта: шофер М. А. Шемьякин, радиооператор В. А. Миткин, техслужащая А. Т. Волжанина, метеонаблюдатели М. С. Швецова, З. А. Рыбакова.

Три года назад в Санчурске стали летать многоместные пассажирские самолеты ЛИ-2, которые прибывают в Киров за час. Сейчас перевозки пассажиров достигли более 18 тысяч человек в год.

Нынче наши пассажиры получают замечательный подарок — новый типовой аэровокзал.

А. УСАТОВ.



В. И. ЛЕНИН бывал в Швеции шесть раз. Первая встреча с этой страной произошла у Ильича в 1906 году. Тогда в Стокгольме состоялся IV (Объединительный) съезд РСДРП.

Через год в Копенгагене планировалось провести V съезд.

По просьбе русского царя проведение V съезда в Дании было запрещено правительством этой страны.

Поэтому путь Ильича лежал через Стокгольм, Берлин, Копенгаген в Лондон, где в том же году состоялся V съезд партии.

До глубокой осени Ле-

нин жил в Финляндии. В декабре, скрываясь от полиции, он был вынужден вновь уехать в Швецию.

Выбраться из Финляндии было нелегко: посадка на пароход в порту угрожала арестом. Тогда Ленин отправился ночью по льду на один из островов, чтобы там сесть на пароход. Лед был ненадежен, в одном месте он стал уходить из-под ног. Позднее Ленин вспоминал, что в этот момент он подумал: «Эх, как глупо приходится погибать». Так с огромным риском для жизни Ленину удалось пересечь границу...

В последний раз В. И.

Ленин побывал в Скандинавии весной 1917 года. Тогда он возвращался в Россию после Февральской революции.

Он остановился в стокгольмском отеле «Регина». Здесь состоялось совещание большевиков, на котором по предложению Ленина было принято решение создать в Стокгольме заграничное бюро ЦК РСДРП(б).

На снимках: слева — в журнале посетитель Королевской библиотеки в Стокгольме за 28, 29, 31 декабря 1907 года и по сей день хранятся подписи «Джон Фрей». Это один из псевдонимов Ленина; справа — фин-

## ЛЕНИН ЗА ГРАНИЦЕЙ

# 100

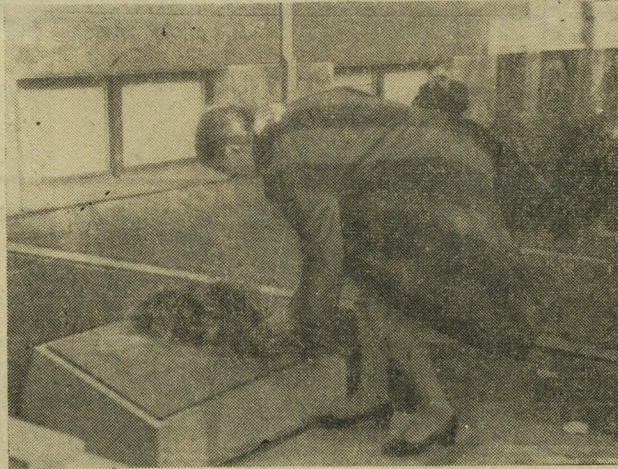
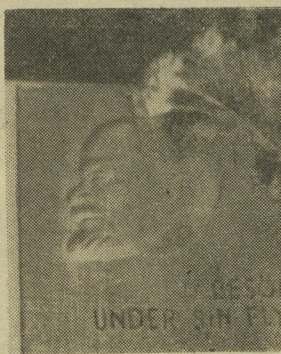
К РОМЕ Финляндии, Швеции и Дании, В. И. Ленин посетил еще девять европейских стран.

Но многие из воспоминаний о Скандинавии были для Владимира Ильича особенно памятными и дорогими. К таким воспоминаниям относится и его последняя встреча с матерью.

В столице Швеции Мария Александровна побывала на собрании эмигрантов-большевиков, где выступал ее сын.

Вот что писала об этом событии сестра Ленина: «...Это было первый раз, что она слышала Владимира Ильича. И мне казалось, что, слушая его, она вспоминала другую речь, которую ей пришлось слышать, — речь Александра Ильича на суде. Об этом говорило ей изменившееся лицо...»

Провожая мать и сестру домой, в Россию, Ленин не поднялся на борт русского парохода — там его могли арестовать. Вот что пишет об этом моменте Мария Ильинична: «Сколько боли было тогда в его лице. Марии Александровне уже исполнилось тогда 75 лет и так мало вероятности было, что ему еще когда-либо удастся повидать ее. Так оно и вышло на самом деле...»



сая девушка Серпа Ран-обелиску в городе Турку. В. ГУРИН. (Наш спецкор.)

## ХИМИЯ — АВИАЦИЯ — УРОЖАЙ

### Счет гектарам открыт

Выполняя социалистические обязательства, взятые к 100-летию со дня рождения В. И. Ленина, предприятия Уральского управления в первом квартале успешно справились с поставленными задачами по применению авиации в народном хозяйстве.

По оперативным данным обработано более 32 тысяч гектаров, обязательство налетать сверх плана 2500 приведенных часов перевыполнено.

Выполнен план и по обработке площадей. Только экипажами Челябинского предприятия рассеяно минеральных удоб-

рений на площади шесть тысяч гектаров.

Приступили к подкормке зерновых и травянистых Пермского предприятия, подготовка к основному виду авиационных работ —

подкормке озимых — идет в Кировском и Ижевском предприятиях.

Апрель — наиболее сложный период работ у крылатых хлеборобов: нужно определить состоя-

ние посадочных площадок, пригодность их к производству полетов. Сейчас основная задача командно-летного состава авиаторов спецприменения — не упустить лучшие агротехнические сроки.

И. ИВАНОВ.



## Крылья урожая

В Доме общества охраны природы собрались авиаторы спецприменения Удмуртин, работники республиканской станции защиты растений и районные агрономы.

Об итогах минувшего года и планах на нынешний собравшимся рассказал инженер спецприменения Ю. Попов. Он сообщил, что авиаторам предстоит обработать 370 ты-

сяч гектаров сельскохозяйственных угодий. Командиры летных коллективов И. Никитенко и Г. Сорокин говорили об организации труда и отдыха экипажей, работаю-

щих в хозяйствах Удмуртии.

Главный агроном станции защиты растений Е. Ахметшина проинформировала о строительстве и подготовке площадок к авиационным работам.

В работе совещания принимали участие первый заместитель министра сельского хозяйства республики, заместитель управляющего республиканским объединением «Сельхозтехника» и другие.

Г. СОКОЛОВ, секретарь комитета комсомола Курганского предприятия.

## «Критикуешь? уходи...»

Мы публикуем сегодня письмо радиооператора аэропорта МВЛ Л. О. Сусева и последовавший вслед за ним приказ командира Челябинского предприятия А. Ф. Чернышова.

Редакция воздерживается от комментариев — факты в этом случае говорят сами за себя.

История, о которой пойдет речь, послужит хорошим уроком для некоторых горе-руководителей.

### ЗАЯВЛЕНИЕ-ЖАЛОБА

14 ноября 1968 года я был оформлен радиооператором в аэропорт МВЛ Челябинского предприятия. Начальник этого аэропорта Л. С. Макаров обещал благоустроить по возможности квартиру. Но ремонт пришлось делать мне самому. Когда производил побелку, раствор замерз на стенках. Жить в таких условиях с малышом было более чем рискованно.

Вдобавок Макаров заставлял меня работать днем и ночью — радистом и сторожем. Несмотря на это, он не давал выходных, ссылаясь на то, что аэродром еще плохо подготовлен к приему самолетов. Он приказал производить уборку помещения тоже мне. Я стал радистом, сторожем и уборщицей одно-

временно. Так продолжалось в течение года. Лишь впоследствии я узнал, что деньги за уборку помещения исправно получала... жена Макарова.

Я требовал отмены хотя бы ночных дежурств, поскольку не являюсь роботом и не могу работать сутками.

Начальник сердился, но обещал за переработанные часы давать мне отгулы. Его обещания повисли в воздухе.

Я по-прежнему работал практически без выходных и без отгулов. Кроме того, я работал все праздники, за исключением 7 ноября 1969 года, когда мне дали отдохнуть, но в табеле поставили рабочий день (двойная оплата в праздник-то!). За это я должен был поставить Макарову литр водки.

Водки я не купил, за что выслушал оскорбления от начальника и нажил себе кровного врага.

2 января 1970 года я получил вызов в институт на сессию. Отдал его Макарову. Ни ответа, ни приветия.

Пришлось срочно выслать этот документ на имя командира предприятия А. Ф. Чернышова.

Когда я вернулся с экзаменационной зимней сессии, узнал, что Макаров решил уволить меня с работы. Дни сессии были проставлены в табеле, как прогулы.



Почему же он не ставит прогулы, кассиру (своей жене), которая исправно являлась на «работу» только в дни полетов?

31 января Макаров заявил мне, что я буду уволен с работы по сокращению штатов с 14 февраля. Сам в это время он подыскивал сторожа и техника.

Л. СУСЕВ.

### ИЗ ПРИКАЗА КОМАНДИРА ПРЕДПРИЯТИЯ

Комиссия, направленная в аэропорт, где начальником Макаров Л. С., установила, что факты, изложенные в письме, подтвердились.

За нарушение социалистического законодательства, очковитательство, грубость к подчиненным Макарова Л. С. от занимаемой должности освободить.

Удержать одну треть заработной платы с Макарова Л. С. и Макаровой П. Ф. за ущерб, нанесенный Челябинскому предприятию.

Приказ объявить под расписку всему личному составу аэропортов МВЛ Челябинского предприятия.

А. ЧЕРНЫШОВ.

## Высокая оценка

В марте комиссия министерства, возглавляемая начальником Главной инспекции Аэрофлота Д. И. Петровым, проверяла работу предприятий Уральского управления.

Комиссия отметила хорошее состояние перрона, мест стоянок Челябинского аэропорта.

За добросовестное отношение к служебным обязанностям, инициативу приказом начальника УрУ ГА награждены почетными грамотами рабочие аэродромной службы Челябинского предприятия С. М. Сайтгалеев, бригадир шоферов Х. В. Горяев и бригадир трактористов Г. В. Андреев.

Благодарность обязана старшему инженеру по эксплуатации аэродромов П. И. Туголкуву, трактористу С. Д. Ерушеву, шоферу М. П. Белоусову и другим.

Денежными премиями награждены 13 человек — трактористы, шоферы, аэродромные рабочие.

В ЕТЕР резко бил в лицо, когда из Уктусского аэровокзала шли к замершему перед взлетом АН-2. — Прошу всех пристегнуть ремни, — выходя из кабины, сказал второй пилот Борис Беляев. — Ветер 15—18 метров. Болтанка!..

Самолет иногда покачивается от сильных порывов ветра, но, в общем, он идет ровно. Штурвал в хороших руках. Борис Шавкунов в Свердловском

## Именные часы пилота

аэропорту пять лет. Налетал он уже пять тысяч часов. Под стать командиру и второй пилот — комсомолец Борис Беляев, строгий, подтянутый, знающий машину.

Рейс самый обычный — одна из трудовых смен экипажа, который летает по всем трассам Свердловской области. Но у летчиков бывают и ЧП в небе.

...13 июля 1969 года могло стать несчастным днем не только для экипажа. Самолет с пассажирами следовал по маршруту Уктус — Байкалово.

На обратном пути, набрав высоту, летчики увидели, что мощность двигателя падает. И скорость стала меньше — 140—150 километров. Причина неизвестна.

Командир попытался увеличить мощность двигателя, но самолет сильно затрясло...

В этой непростой ситуации экипаж не растерялся. Командир принимает решение — идти на посадку. Выбрав площадку, молодые летчики повели самолет вниз, на пшеничное поле.

«За выдержку и пра-

вильные действия наградить...» — это уже слова из приказа командира объединения авиапредприятия А. И. Ермолаева. Борис Шавкунов награжден именными часами, Борис Беляев — ценным подарком.

Так проходят летные будни молодежного экипажа АН-2. Обычные и необычные.

Ю. КАРЛОВ.  
Свердловск — Красноуфимск.



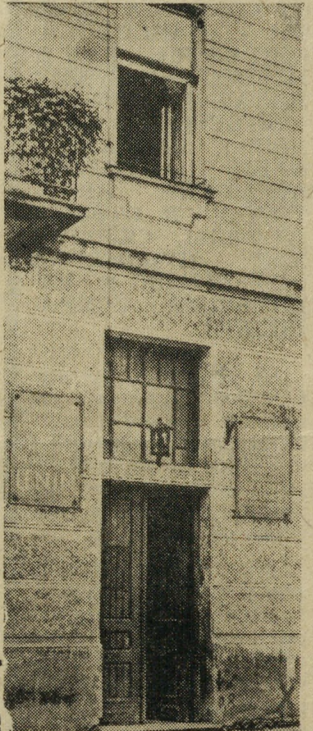
## Резервы? Вот они

По-деловому обсуждалось Письмо ЦК КПСС, Совета Министров СССР, ВЦСПС и ЦК ВЛКСМ в службах Ижевского предприятия. Авиарботники на собраниях называли причины, которые сдерживают рост производительности труда. Это и небрежное отношение к материальным ценностям, и пустые автопрогоны, наличие отмен и задержек рейсов по вине личного состава, нарушения дисциплины труда.

В планах мероприятий, в частности, предусматривается овладение каждым работником службы движения, связи, перевозок, автобазы и ГСМ одной или двумя смежными профессиями. Работники АТБ приняли решение сдавать регламентные работы с оценкой «отлично». Экипажи самолетов взяли обязательство экономить на каждый час полета 1,5 кг бензина за счет правильного режима работы двигателей.

В. КАЛЬНОВА,  
начальник планового отдела.

В аэропорту Кольцово хорошо знают бортпроводницу Женю Кириллову. Она активно участвует в жизни коллектива, шефствует над ребятами Мало-Истокского детского дома. Комсомольцы Октябрьского района гор. Свердловска избрали ее делегатом XVI съезда ВЛКСМ.



**ЛЕНИН  
за  
Границей  
100**

Два года

на польской земле

Краков поражает своей красотой, историей. Город был столицей Польши, начиная с XI столетия до 1596 г.

Однако не исторические достопримечательности привлекли В. И. Ленина в 1912 году в Краков. После Пражской конференции, где партия порвала с меньшевиками, появились признаки назревавших в России революционных событий.

Поэтому В. И. Ленин переехал ближе к России. Важнейшая цель приезда Ленина из Парижа в Краков — установить теснейший контакт с партийными организациями крупнейших промышленных центров России, руководить первой легальной большевистской газетой «Правда» и избирательной кампанией, с тем чтобы ввести рабочих-большевиков депутатами в IV Государственную думу.

Своеобразный памятник В. И. Ленину находится в Новой Гуте, новом жилом районе Кракова с населением в 100 тысяч человек. В послевоенное время здесь построен крупнейший в стране металлургический комбинат Гута имени Ленина.

Ю. ГЕНДЕРТ.  
(Наш спецкор).



На снимках: 1. Краков, улица Моджевского, 49. Здесь в 1913 году на квартире В. И. Ленина проходило совещание ЦК РСДРП(б), именуемое краковским или «февральским». 2. Музей Ленина в Кракове.

## В КРАСНОЗНАМЕННОМ 930-М ПОЛКУ ДОВОЛОСЬ СРАЖАТЬСЯ РАБОТНИКУ НАШЕГО УПРАВЛЕНИЯ НИКОЛАЮ ИЛЬИЧУ КУДРЯШОВУ. ОБ ИСТОРИИ ПОЛКА, О БОВЕЫХ ДЕЛАХ ЭКИПАЖА КУДРЯШОВА ПИШЕТ ПОЛКОВНИК ЗАПАСА Н. СТАСЮК.

В ИЮЛЕ 1942 года по инициативе ЦК ВЛКСМ при 46-м запасном авиационном полку за двадцать дней был сформирован 930-й ночной бомбардировочный авиационный полк, которому присвоили наименование «Комсомольский». Основной его состав — члены ВЛКСМ, только что окончившие летные школы.

Боевому мастерству летчикам — комсомольцам предстояло учиться в воздушных сражениях. Большая ответственность за подготовку легла на командира Михаила Дмитриевича Еренкова. Еще до Великой Отечественной войны за умелые действия и находчивость при аварийной ситуации штурман экипажа самолета Р-5 М. Д. Еренков был награжден орденом Красной Звезды. Затем сражался добровольцем в республиканской Испании. За мужество и героизм, проявленные при выполнении боевых заданий, был награжден орденом Красного Знамени. Когда он вернулся на Родину, его избрали членом ЦК ВЛКСМ. Храброго, мужественного офицера, человека большой души и крепкой воли заслуженно уважали однополчане.

В августе — сентябре 1942 года 930-й Комсомольский полк участвовал в длительных и ожесточенных боях по ликвидации плацдарма противника в районе Ржевского выступа. Летали на самолетах ПО-2, переоборудованных для бомбометания.

Проявляя высокое искусство в ночных полетах и бесстрашие, воины наносили чувствительный урон фашистам: взлетали в воздух склады, железнодорож-

да был учрежден переходящий вымпел ЦК ВЛКСМ лучшей эскадрилье. Каждое подразделение стремилось добиться права владеть этой почетной наградой.

Комсомольцы Татарской АССР взяли шефство над полком и в августе 1942 года прислали свой первый подарок — шесть новых самолетов, построенных на

средства молодежи. Боевые машины с надписями на фюзеляжах: «Красная Татария», «Комсомолец Татарии», «Казанский комсомолец» были вручены лучшим летчикам М. Н. Герди, Т. Г. Мосякину, Н. И. Кудряшову, А. А. Анисимову, А. М. Томилову. В сентябре в полк приехала делегация от шэфов, и на торжественном митинге гости вручили вручили вринам Красное знамя Татарского обкома ВЛКСМ.

Однажды в третьем часу ночи на самолете «Кзыл Татарстан» на разведку в район западнее Харькова вылетел экипаж Н. И. Кудряшова — Г. А. Маслова. Была низкая облачность. Летели на высоте 500—600 метров и сбрасывали САБы в указанных местах. Когда пришло время возвращаться и на борту осталась толь-

ко одна бомба, штурман заметил далеко в стороне мерцающие огни. Летчик изменил курс и направился к ним. Как только ПО-2 появился в этом районе, его схватили шупальца прожекторов. Но огонь немцы открыли не сразу, что дало возможность экипажу долететь до цели и сбросить бомбу. При свете САБ экипаж увидел железнодорожные составы с боевой техникой и оружием. Закончив разведку, самолет лег на обратный курс. Но уйти было нелегко. Огненная стена от разрывов зенитных снарядов плотным кольцом охватила смельчаков. А доложить командованию о результатах разведки надо было во что бы то ни стало. Н. И. Кудряшов и Г. А. Маслов получили ранения, но все же сумели пересечь линию фронта и приземлиться на своем аэродроме. При осмотре самолета механики так и ахнули — он имел 89 пробоин!

Разведанные были очень ценными и своевременными. За мужество, проявленное при выполнении задания, Николай Кудряшов был награжден орденом Красного Знамени, а Георгий Маслов — орденом Красной Звезды.



930-й

КОМСОМОЛЬСКИЙ



В авиационно-технической базе Ижевского предприятия 23 февраля появилось две газеты. Над оформлением одной потрудились редколлегия службы, вторую выпустила лаборатория РЭСОС. По-разному они были встречены в АТБ. Первая промелькнула в общем-то незаметно. О второй этого сказать нельзя.

В ней были помещены заметки о бывших воинах-фронтовиках И. С. Жукове и В. В. Шутове. Главным же был фотомонтаж. Рядом соседствовали снимки двадцатипятилет-

ней давности и сегодняшнего дня.

Номер имел успех, членов редколлегии даже упрекнули, что они обошли вниманием остальных работников службы. Ко всему прочему в лаборатории доказали, что если сделать газету с выдумкой, она станет своего рода событием в жизни коллектива.

Подчас редколлегиям газет, выходящим в служ-

бах предприятия, не хватает инициативы. И появляются серые, неприметные заметки с перечислением фамилий и цифр. Как правило, большинство газет выходит по «великим» праздникам, поэтому критические материалы в них отсутствуют, а значит, нет рубрики «Меры приняты». Очень мало материалов, в которых поднимались вопросы безопасности полетов.

«Авиатор Удмуртии» —

газета всего предприятия. Редактору А. Кондаковой не откажешь в старании сделать ее интересной. Газета рассказывает о лучших людях предприятия, трудовых успехах коллектива, но все же не лишена общих недостатков.

Хорошее впечатление оставляет газета аэропорта «Взлет», редактор которой В. Кудрявцев. Она с успехом конкурирует с «Авиатором Удмуртии» и по оформлению, и по со-

держанию. Редколлегия не боится выпускать тематические номера. Так, октябрьский номер полностью был посвящен обеспечению безопасности полетов. Передовая статья, подготовленная начальником службы движения, в которой не обойдены недочеты в работе коллективов, читается с интересом. Остальные шесть заметок — это дельные предложения, применение которых благоприятно скажется на безопасности полетов.

## «Взлет» на взлете

### ДАЛЕКИЕ РЕЙСЫ УРАЛЬЦЕВ

В Ямало-Ненецком национальном округе ведутся большие изыскательские работы.

С марта на Крайнем Севере работают два самолета АН-12 Уральского управления. Они доставляют грузы из Салехарда в Тазовское, Тарко-Сале. Только за полмесяца ими перевезено в отдаленные районы более 500 тонн различных грузов.



Прилетайте к нам еще

В РЕДАКЦИЮ ПРИШЛО ПИСЬМО ОТ ГЕОЛОГОВ ХАНТЫ-МАНСИЙСКА. ОНИ ВНОВЬ, КАК И НЕКОТОРОЕ ВРЕМЯ НАЗАД (В ЗАМЕТКЕ «ЧЕТВЕРО СМЕЛЫХ»), РАССКАЗЫВАЮТ О РАБОТЕ ПЕРМСКИХ АВИАТОРОВ В ОТРЫВЕ ОТ БАЗЫ. СЕГОДНЯ МЫ ПУБЛИКУЕМ ЭТО ПИСЬМО В НЕБОЛЬШОМ СОКРАЩЕНИИ.

В конце февраля экипаж В. Н. Бурдина у нас сменила еще одна группа пермских авиаторов: командир самолета Ф. Ф. Шестаков, второй пилот Ю. А. Рахов, техник Владимир Юмашов.

Эти трое не подвели своих предшественников, трудились добросовестно, с огоньком. Они организовали социалистическое соревнование с авиаторами Ханты-Мансийска и вышли его победителями.

Жаль было расставаться с летчиками-уральцами, но договор есть договор...

Думаем, что расстались ненадолго. Геологи Тюменщины благодарны за большую помощь с воздуха, которую в течение 40 дней вы нам оказывали.

Спасибо, друзья! Прилетайте к нам еще!

ПО ПОРУЧЕНИЮ КОЛЛЕКТИВА ГЕОЛОГОВ Л. ВОРОНЦОВ.

«ЧЕРНАЯ СМЕРТЬ» — Schwarzen God, или «летающие танки» — так называли фашисты советские самолеты ИЛ-2. Владимир Эзеров начал войну встретил 18-летним курсантом авиационной школы. А затем воевал на ИЛ-2 под Ленинградом, помогал освободить Эстонию...

Это было 18 августа 1944 года. Лейтенанту Эзерову, командиру группы шести самолетов, дали задание: вылететь для сопровождения танкистов знаменитого Таинского корпуса на штурм сильно укрепленного плацдарма противника. На этот раз наши танки пробиться не смогли. Что было делать группе? Возвращаться домой с противотанковыми бомбами? Садиться с ними было нельзя — можно взорваться. Смертоносный груз хорошо бы сбросить — расчётливо. Командир решил направить группу на территорию врага, в тыл, более чем в девяносто километрах от линии фронта. Зная по данным разведки, что на железнодорожной станции Реквере есть железнодорожные составы, Эзеров вывел штурмовиков на нее, «обработал» узел. А затем вышел с группой на шоссе, к дороге — видно было, как по ней двигались вражеские танки.

Командир заметил вдалеке и мост. Как ведущий понял, что самое правильное в этой ситуации — взорвать мост, преградить танкам дорогу.

Бомбы обычно метали с высоты 80—100 метров — так они лучше, более кучно ложились, прожигали танки, составы на сквозь. На брющем

Эзеров пошел к мосту, увидел проходящий в это время танк с прицепом, как позже выяснилось, —

лечили. В День Победы боевые друзья встретились, сфотографировались на память (см. снимок).

## КАВАЛЕР ОРДЕНА Богдана Хмельницкого

«ЧЕРНАЯ СМЕРТЬ» — В НЕБЕ  
◆ СПАСАЯ ТОВАРИЩА ◆ САМОЛЕТ ПРОТИВ КОРАБЛЕЙ

с боеприпасами. Только отбомбился, как его машину тряхнуло, она начала вращаться. А потом летчик увидел, что правое крыло нет. Прыгать было уже поздно...

Вращаясь вокруг продольной оси, самолет упал в болото, километрах в трех от места бомбежки. Командир при падении сильно ударился о приборную доску. Воздушному стрелку Василию Егониному совсем не повезло — сорвавшимся пулеметом ему перебило ноги. Крыло, оказывается, оторвало взрывной волной.

Владимир Михайлович привязал пострадавшего к подвесной системе парашюта и так, на лямках, тянул его по болоту.

Три дня и три ночи добирались летчики до своих, в сторону, куда должны были прорваться наши танки. Василий стоял, то и дело просил: — Пристрели меня, пристрели, а сам дойдешь.

Владимир Михайлович молчал, а сам тащил и тащил. И передал своим — отправили раненого на родину в Ленинград, под-

Много боевых эпизодов в памяти ветерана войны. Но чаще он вспоминает не свои дела, а товарищей. Незабываем подвиг Леонида Зарецкого в ноябре 1944 года.

Группа Эзерова получила задание — блокировать аэродром под Тильзитом, постараться уничтожить самолеты.

Штурмовку проводили без прикрытия. Вышли на цель на бреющем полете и стали бомбить аэродром. Гремели зенитки. В одну из атак подбили ИЛ-2, который пилотировал Леонид Зарецкий.

Летчики двух эскадрилий услышали в эфире последние слова пилота:

— Погибаю с музыкой!

Отважный «рыцарь неба» направил на большой скорости свою горящую машину прямо на вражескую стоянку, проутюжил фашистские самолеты. После обработки планшета фотосъемки увидели, что герой уничтожил шесть вражеских машин.

«В ходе войны проявил себя смелым... Уничтожил живой силы — до батальона, танков — 3, автомашин — 52, вагонов с тех-



никой — 25, артбатарея — 14» — говорится в одной из характеристик на Эзерова, писал ее командир, дважды Герой Советского Союза Г. Паршин. А в группе с другими летчик разбомбил много самолетов, зенитных батарей, эшелонов. В конце войны ему пришлось воевать с фашистскими кораблями, бомбить их, прикрывать наш десант по освобождению островов Даго, Эзель и других. За эту операцию В. М. Эзерова наградили орденом Богдана Хмельницкого.

После войны В. М. Эзеров не расстался с небом. Обучал курсантов в аэроклубах. Кургана и Свердловска, затем летал на вертолетах и самолетах. А сейчас начальником штаба летного коллектива второго Свердловского авиапредприятия.

Ю. ГЕНДЕРТ.

### В фонд пятилетки

В Челябинске по инициативе московских авиаторов без оплаты километровых совершили рейсы шесть экипажей ИЛ-18. В фонд пятилетки отчисляется 235 рублей 79 копеек. Один рейс выполнил и экипаж АН-2.

### ПО ЧЕТЫРЕМ ТЕМАМ

С 1 по 3 апреля в Ижевске проходили сборы начальников аэропортов МВЛ. С анализом работы аэропортов местного значения выступила начальник планового отдела В. Ф. Кальнова.

Занятия проводились по четырем темам. О содержании аэродромов МВЛ и их сооружении доклад сделал В. Ломаев, о рекламной работе по привлечению пассажиров и культуре обслуживания — Ф. Клюкин.

Тема выступления В. Одношвикина — «Управление воздушным движением на МВЛ. Нарушение правил движения по Ижевскому аэропорту».



Ловись, рыбка, мала и велика...

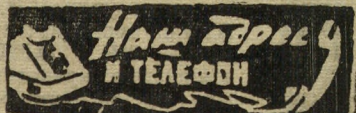
## ЧАСЫ ПУЩЕНЫ

В понедельник в агиткомнате клуба кольцовских авиаторов началось командное первенство управления по шахматам. На турнир прибыли семь команд, в которые входят по три лучших шахматиста от каждого предприятия.

В первом туре встречались команды Челябинска и Уктуса, Ижевска и Перми, Кургана и Магнитогорска.



Редактор Р. ЛАПИКОВ.



Свердловск, И-20, аэропорт Уктус. 22-05-21, доб. 1-96.

НС 11206 Заказ № 2646

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