



БИОГРАФИЯ САДЫКА ЮЛДАШЕВА МАШИНА — НЕЗАМЕНИМЫЙ ПОМОЩНИК ЗЕМЛЮ НАДО БЕРЕЧЬ

РАПОРТ ЖИВОТНОВОДОВ

Трудовыми успехами встречают день выборов в Верховный Совет республики и в местные Советы колхозы Московского производственного управления. Они рапортуяют о досрочном выполнении квартального плана продажи мяса государству.

На приемочные пункты доставлен 2.531 центнер мяса — на 700 центнеров больше, чем за весь прошлый год. Две сельхозартели — «Москва» и «Пхактор» — выполнили годовые планы продажи мяса, а колхозы «Коммунизм», «Кзыл юлдуз» и имени Энгельса — полугодовые.

Пятая часть сданного мяса — свишня.

В. КРИНИЦКИЙ.
Андижанская область.

Надежный фундамент под урожай нынешнего года закладывает хлопковод колхоза имени Кирова Янгильского производственного управления. Уже вспахана вся площадь, вывезено более пятисот тонн местных и сто тонн минеральных удобрений, завершается очистка оросительной сети. На снимке: вывозка местных удобрений на поля сельхозартели. На переднем плане — переводные трактористы (слева направо): Валиулла Убайдуллин, Умаржа Худайкулов, Сервер Бекиров и Серекбай Усманов.

Фото К. Разымова. (Фотохроника УэТАП).

В НАШЕМ СОВХОЗЕ хлопкоуборочные машины с боль- шим эффектом применяются уже много лет. Даже в этом году в машинах было собрано 7.517 тонн хлопка — 62 процента всего урожая.

Работало 117 машин, из них 77 марки «ХВС-1,2» и 40 однорядных «СХМ-48М». На каждый из работавших агрегатов в среднем приходится 64,2 тонны собранного хлопка.

В совхозе нет рекорсменов. Самая высокая выработка у механика-водителя Мамата Акбутаева — 110 тонн сырья, но и меньше 40 тонн хлопка тоже никто не собрал. Вот как проходила по пятидневкам уборка в 1962 году (нарастающим итогом в процентах к плану): на 15 сентября было собрано 0,4 процента, на 20 сентября — 6,4, на 25 сентября — 30, на 30 сентября — 40,4, на 5 октября — 58,8, на 10 октября — 76,3, на 15 октября — 88, на 20 октября — 97,9, на 25 октября — 100,1 процента.

Хлопкоуборочная техника прочно вошла в нашу практику. Работники совхоза теперь уже не представляют себе, как можно бороться за урожай без хлопкоуборочной машины.

Хлопкоуборочная машина «ХВС-1,2» не лишена некоторых недостатков. Она сбивает на зем-

ГЛАВНОЕ ЗВЕНО

лю много хлопка. Однако чистота машинного сбора во многом зависит и от водителя. Значит, надо повышать мастерство механиков-дисциплин. Их производственную дисциплину. Ручной подбор очень дорог, особенно в ноябре — декабре. Об экономической эффективности машинного и ручного сбора можно судить по следующим предварительным данным за 1962 год.

Затраты на сбор центнера хлопка: в человеко-днях в рублях

Вид сбора	Человеко-дни	Рубли
Ручной сбор	2,0	4-31
Машинный сбор	0,06	2-73
Ручной подбор после машинного сбора:		
в ноябре	3,5	7-43
в ноябре после дождей	5,2	14-10

В том случае, когда потери достигают очень большой величины, затраты на ручной подбор окупаются на землю хлопка могут резко снизить эффективность машинного сбора.

Чтобы повысить эффективность машинного сбора, надо своевременно удалять листья. Дефолиация у нас обычно проводится с 5 по 20 сентября. Более поздние сроки обработки не дают желаемого эффекта. Проводя дефолиацию, мы никогда не наблюдали снижения урожая хлопка. А в те годы, когда бывают ранние заморозки, обезлиствление хлопчатника в начале сентября дает весьма существенный выигрыш.

Что можно сказать об организации труда механиков-водителей? В совхозе практикуется поточный метод уборки хлопка при групповом использовании машин. В каждой бригаде на одном и том же поле работают все имеющиеся у нее машины: где четыре, где пять. Каждую группу обслуживают четыре-шесть самосальных тележек и трактор.

Экономия средств при безстартовой перевозке составляет по совхозу 4 рубля 22 копейки на каждую тонну сырья. В 1962 году было перевезено безстартовым способом 11.542 тонны, или 93 процента урожая, а отсюда видно, сколько мы сэкономили.

При безстартовой перевозке хлопок из бункера машины выгружается прямо в тележку. Как только две-три тележки наполнятся, тракторист отвозит их на заготовительный пункт. Остальные тележки находятся на поле для выгрузки в них сырья из бункера агрегата.

Машина остается главным звеном комбинированной механизации хлопководства. Мы глубоко убеждены, что при правильной организации работы машин и хорошей подготовке к уборке весь хлопок можно убрать механизированным способом. Машина «ХВС-1,2» отвечает требованиям технического прогресса в хлопководстве. Она — подлинный друг хлопкоборца.

И. ИБРАГИМОВ
Директор совхоза имени Патилетия Узбекской ССР

В. БАКУЛИН
Главный агроном

Д. ХАНДАРОВ
Главный инженер



Ибрагимов И. И., директор совхоза имени Патилетия Узбекской ССР.

На год в год повышается объем молока в данасом совхозе «Хазарбаг». В минувшем году с каждой коровы было получено в среднем по две тысячи граммов молока, а лучшей дойкой хозяйства Е. С. Лебедева, которую вы видите на снимке, надоила по 2.500. В этом году она надоила до 2.700 килограммов молока в каждой закреплённой за ней корове.

Фото А. КИМОВА
(Фотохроника УэТАП).

СЕЛЬСКАЯ ЖИЗНЬ

Коротко о разном

ДАДИМ РОДИНЕ десять тысяч тонн хлопка — вот ответ колхозников сельхозартели имени Жданова Шурчинского производственного управления на призы кубанских хлопкоборцев. Это примерно на полторы тысячи тонн больше, чем было получено в прошлом году.

ОДНУ ТЫСЯЧУ ВОСЕМЬСОТ гектаров засеяли колосовыми хлебами пятого отделения совхоза имени В. И. Ленина Нурагического производственного управления. Бригада Халима Хамраева решила еще распахать и засеять несколько сот гектаров переделов.

ОТЛИЧНЫЕ СМУШКИ сдают на хорезмские заготовительные животноводы Гурьинского и Шаветского производственных управлений. Первая партия из 700 шкур принята высшими сортами.

БРАТЬЯ ДМИТРИЙ И ТИМОФЕЙ БЫКОВЫ, механики колхоза имени Кирова Ахунбабаевского производственного управления, сконструировали оригинальную секторно-баранную хлопкоосушку. Ее производительность десять-двенадцать тонн в час при влажносте в пять-шесть процентов. Сушилки Быковых уже построены в сельхозартелях имени Ленина и имени Кирова.

В ПОИСКАХ АМУ-ДАРЫ И СУРХАНА осваиваются новые земли под рис. Посевная площадь под этой ценнейшей культурой увеличится в этом районе Сурхандарьи не менее чем на тысячу гектаров.

ГОРЯЧАЯ ПОРА у овецоводов сельхозартели «Яш Ленинчи» Кулянского производственного управления: идет окот. Нынче решено получить от каждой ста маток не менее ста ягнят.

ти ягнят, а также настричь в среднем с каждой овцы не менее 3,2 килограмма шерсти.

ЧЕТЫРЕ-ПЯТЬ ПРОПАШНЫХ ТРАКТОРОВ выезжают ежедневно из ворот мастерских Наманганского отделения «Узбекхозтехники». Ремонтники этих мастерских ежедневно заканчивают подготовку колхозных машин и орудий к 3 марта — дню выборов в Верховный и местные Советы республик.

В ДОЛИНЕ РЕКИ Ширабад-Дарья развернулась массовая сев зороха. На участках раннего сева в колхозах имени Ленина и имени ХХII партсъезда Ширабадского производственного управления уже появились дружные всходы. А горох, посеянный осенью на полях совхозов «Хазарбаг» и «Сурхан», достиг почти полуметровой высоты.

ОКОЛО ШЕСТИСОТ ТОНН семян шелковистого сорта хлопчатника «149-Ф» получают нынче от андижанских земледельцев колхозы и совхозы братских республик — Киргизии, Туркмении и Таджикистана.

В ПУСТЫНЕ родит не земля, а вода, — так гласит узбекская пословица. Но бывает, что вода — мать урожая — обрабатывается злою мачехой. Не пользу а большой ущерб приносит она. Больно видеть, как от воды, а вернее от неумелого обращения с ней, гибнут плодородные земли, чудесные фруктовые сады.

Такую картину часто приходится наблюдать в некоторых районах Сурхандарьи. В последние годы здесь построено несколько крупных водохранилищ. На поля колхозов и совхозов пришла большая вода. Надо бы только раздаться этому, а тут сплошные огорчения. Дело в том, что искусственные водоемы строили без загляда в завтрашний день. От водохранилищ прокладывают в поля оросительные каналы, а коллекторы и дренажи строят либо забывают, либо не хотели тратить на это время и средства. И вот печальные результаты. На поверхности выходят грунтовые воды, вызывая засоление полей. Каждый год сотни гектаров плодородной земли выпадают из сельхозоборота.

О последствиях такого водохозяйственного строительства, которое проводилось по принципу «сплошное нас хоще потопа», можно судить по многочисленным фактам. В бывшем Ангорском районе заболоченных и засоленных земель сейчас насчитываются сотни гектаров. Много неблагополучных земель в Термезском и Ширабадском районах. На таких полях хлопчатник либо погибает, либо дает не больше 3-5 центнеров хлопка с гектара.

Вся трагедия в том, что зона вредного действия подпочвенных вод непрерывно расширяется. Сейчас интенсивное заболачивание земель наблюдается в бывшем Джаркурганском районе. Этого следовало ожидать. Раньше по

каналу Занг проходило 25-30 кубометров воды в секунду, а теперь он пропускает 50 кубометров. Поступление воды увеличилось вдвое, а мелиоративную сеть не построили. Поэтому на полях стала «выкипываться» вода, забили родники, появились болота. В колхозах «Коммунизм», «Мехнат рахат» и «Социализм» выпадает из оборота 1.400 гектаров. Совсем недавно на этих полях собирали по 25-30 центнеров тонковолокнистого хлопка с гектара, а теперь едва удается получить по 10 центнеров.

Грунтовые воды причиняют и другие беды. В колхозе «Кзыл юлдуз» бывшего Ангорского района рухнула 18 домов колхозников. Вода затопила школу-интернат. В колхозе «Социализм» под Джаркурганом из-за грунтовых вод погиб 27-гектарный сад, а на 40 гектарах плодовые насаждения почти не дают урожая.

В последнее время об этом бедствии, наконец, заговорили в областных организациях. На строительство коллекторно-дренажной сети стало больше выделять средств и техники. Но возмущают другие препятствия. Дело в том, что в колхозах и совхозах есть агрономы, зоотехники, инженеры-механики, а вот ирригаторов нет. Кто же будет проводить мелиоративные работы?

В производственном управлении имеется отдел ирригации, но в нем всего три человека. И это только в этом. Здесь нет проектно-изыскательской группы, которая могла бы проводить обследование земель в колхозах и совхозах, составлять проекты на про-

ведение ирригационных и мелиоративных работ и следить за их осуществлением.

Как сейчас получается? Допустим, колхозу надо проложить коллектор. Руководители колхоза обращаются в отдел ирригации производственного управления, но в обязательном порядке не входит составление проектов и смет. Тогда представители хозяйства идут в строительное управление областного управления оросительных систем и заключают с ним договор. Но пока здесь составляется документация, коллектор прокладывается без проекта и без всякой связи с другими ирригационно-мелиоративными сооружениями.

И еще одна производственная неувязка. Строительно-монтажное управление прокладывает лишь коллектор, но не может в местах пересечения его с дорогами и каналами укладывать трубы, строить мосты, дюнеры. На это управление не отпускаются материалы. Колхоз же тем более ничего этого сделать не может.

К чему это все порою приводит, можно судить на примере колхоза «Кзыл юлдуз». Здесь на хлопковых полях проложили три дренажа, но ни один из них не отсасывает воду. Имеются две дренажные сети, но они не имеют выхода. Таким образом, деньги, затраченные хозяйством на строительство дренажной сети, выброшены на ветер.

Могут сказать, что есть институты «Среднеагропрохлопко» и «Узгипроводхоз», есть, наконец, областное управление оросительных систем, которые обеспечивают колхозы и совхозы проектно-смет-

ной документацией. Нет, и сожалею, не могут. Институты занимаются, как правило, только крупными объектами. Что касается областного управления, то тут существует небольшая проектно-изыскательская группа, которая занимается подготовкой материалов на ремонтно-строительные работы. Иногда группа составляет проекты и на проведение мелиоративных работ, но делает это на свой страх и риск. Да и проекты, как правило, страдают серьезными пороками, так как составляются опять-таки без предварительного глубокого обследования земель.

Отсутствие проектно-изыскательских групп и квалифицированных ирригаторов в колхозах и совхозах иногда приводит к курьезам. В совхозе «Талимаран» еще три года назад был составлен проект проведения ирригационно-мелиоративных работ. Но прочитать этот проект и тем более перенести его в натуре никто не может.

В последние годы на юге области построено Узкызылское водохранилище, строится Южносуурханское. Уже в будущем году оно будет иметь 300 миллионов кубометров воды. В этих условиях вопросы мелиорации приобретают особое значение. И их надо решать безотлагательно, в противном случае производству наиболее ценного тонковолокнистого хлопчатника будет нанесен огромный ущерб.

Уж коль зашла речь о состоянии земель на юге области, нельзя умолчать и о других фактах вопиющей безхозяйственности. В настоящее время в зоне возделывания тонковолокнистого хлопчатника широко развернулись работы

по освоению целины и залежных земель. Больше всего внимания привлекают хлопковые поля, вышедшие из-под плуга. Как же относиться к этим полям, если не успевшим раскиснуть и обогатиться? Весной минувшего года 800 гектаров распаханной целины мы только что создали, а теперь она передана в распоряжение совхоза имени Ленина и «Колхоза имени Ширабадского района. Совхоз пасканил Ширабадского района, совхоз не под силу было засеять, а обрабатывать всю площадь не представляло государственная организация более сорока лет для выращивания семян. В 1956 году, за один год колхозы всех стран временные хозяева земли — мелиораторы из строя основную часть комфортабельной дренажной системы, а также ирригационную сеть этого участка. На большой площади в «Ташпади» появились овраги, глубиной до 10-14 метров, и теперь надо было проводить капитальную планировку полей.

Осваиваемую целину в 1962 году нельзя переделывать во время, а в руках. Ее надо вручать настоящим хозяевам земли.

И еще об одном серьезном упущении при освоении целины. Специалисты считают, что при освоении целины необходимо проводить мелиорацию земель. С этим соглашаются и американский оросительный проект. Но при освоении целины земля должна быть не только освоенной, но и мелиорированной. А в первый год только освоенной, а в последующие годы мелиорированной. В настоящее время в области культуры проводится по неперспективным землям, а это, естественно, плачевно сказывается на урожае само-

го. Но в чем же секрет? Оказалось просто. На хлопок в области наступили черешки. Стали уничтожать как вредителей. Стали добывать, чтобы черешки привозили на ее ферму. Там варили и скормили птице. И вот, как вы видите на снимке, вы видите, что птицы не едят, а по часам. Вот тебе, диво!

Лекцию о своем опыте, проведенную на кустовом семинаре, рассказал Сахия Османова, записавшая ее такими словами:

— Человек, если он знает, что ему надо, он все сделает.

С. ДУРНИКИН
Гулистан.

НЕ ОШИБЛИСЬ В НЕЙ ЛЮДИ...

Сердечно, по-товарищески относятся к людям Аптак Ерсейтова. Посетители идут к ней на прием с самыми сложными проблемами, нередко обращаются за советом, как лучше устроить личную жизнь. А это порой куда сложнее, чем создать человеку хорошие жилищные условия.

Зашла как-то в кабинет к Ерсейтовой молодая женщина. На руках ребенок, на заплаканном лице — слезинки.

— Муж у меня пьянствует, каждый день скандалит в доме... Аптак расспросила, в чем дело, а на следующий день пригласила молодого человека на беседу. Долго говорила с ним, и когда посетитель ушел, подумала с облегчением: «Из-за пустяков пить стал, одумается».

И правда, дружно живет теперь эта семья. Увидят Аптак, улыбаются: «Спасибо вам, у нас все хорошо».

Может быть, именно за эту душевную теплоту и избрали жители поселка Аптак Ерсейтову своим депутатом. Энергично, с огоньком работает она на посту председателя Первомайского поселкового Совета. Кто бы ни обратился к ней, Аптак всегда готова помочь и советом и делом.

Чутко относится к людям, требует она и от своих коллег. Многие депутаты активно участвуют в работе постоянной комиссии поселкового Совета, деловито разрешают неотложные хозяйственные задачи, бытовые нужды.

В третьем и пятом отделениях совхоза имени XX партсъезда Кировского производственного управления не было медицинских пунктов. Рабочие совхоза обратились за помощью к постоянной комиссии по здравоохранению. Депутаты подняли этот вопрос на очередной сессии поселкового Совета. И добились своего — медицинское обслуживание налажено во всех отделениях совхоза. Таких примеров настоящей заботы о людях можно привести много.

Сейчас в поселковом Совете горячая пора: идет подготовка к выборам. Ежедневно заходят сюда агитаторы, лекторы, советуются с председателем, как построить беседу на живых примерах, договариваются о встречах с депутатами, с лучшими людьми поселка. Аптак Ерсейтова, как всегда, верна себе: внимательно выслушает, подробно расскажет об успехах и нерешенных задачах, об огромном значении акта передачи территории поселкового Совета Узбекстану.

— Говорите с людьми душевно, поднимайте их на новые большие дела, — напутствует она агитаторов.

Д. МАДЖАРОВ.
Кировское производственное управление.

МАТЬ СТАНОВИТСЯ... МАЧЕХОЙ

Ведение ирригационных и мелиоративных работ и следить за их осуществлением.

Как сейчас получается? Допустим, колхозу надо проложить коллектор. Руководители колхоза обращаются в отдел ирригации производственного управления, но в обязательном порядке не входит составление проектов и смет. Тогда представители хозяйства идут в строительное управление областного управления оросительных систем и заключают с ним договор. Но пока здесь составляется документация, коллектор прокладывается без проекта и без всякой связи с другими ирригационно-мелиоративными сооружениями.

И еще одна производственная неувязка. Строительно-монтажное управление прокладывает лишь коллектор, но не может в местах пересечения его с дорогами и каналами укладывать трубы, строить мосты, дюнеры. На это управление не отпускаются материалы. Колхоз же тем более ничего этого сделать не может.

К чему это все порою приводит, можно судить на примере колхоза «Кзыл юлдуз». Здесь на хлопковых полях проложили три дренажа, но ни один из них не отсасывает воду. Имеются две дренажные сети, но они не имеют выхода. Таким образом, деньги, затраченные хозяйством на строительство дренажной сети, выброшены на ветер.

Могут сказать, что есть институты «Среднеагропрохлопко» и «Узгипроводхоз», есть, наконец, областное управление оросительных систем, которые обеспечивают колхозы и совхозы проектно-смет-

ной документацией. Нет, и сожалею, не могут. Институты занимаются, как правило, только крупными объектами. Что касается областного управления, то тут существует небольшая проектно-изыскательская группа, которая занимается подготовкой материалов на ремонтно-строительные работы. Иногда группа составляет проекты и на проведение мелиоративных работ, но делает это на свой страх и риск. Да и проекты, как правило, страдают серьезными пороками, так как составляются опять-таки без предварительного глубокого обследования земель.

Отсутствие проектно-изыскательских групп и квалифицированных ирригаторов в колхозах и совхозах иногда приводит к курьезам. В совхозе «Талимаран» еще три года назад был составлен проект проведения ирригационно-мелиоративных работ. Но прочитать этот проект и тем более перенести его в натуре никто не может.

В последние годы на юге области построено Узкызылское водохранилище, строится Южносуурханское. Уже в будущем году оно будет иметь 300 миллионов кубометров воды. В этих условиях вопросы мелиорации приобретают особое значение. И их надо решать безотлагательно, в противном случае производству наиболее ценного тонковолокнистого хлопчатника будет нанесен огромный ущерб.

Уж коль зашла речь о состоянии земель на юге области, нельзя умолчать и о других фактах вопиющей безхозяйственности. В настоящее время в зоне возделывания тонковолокнистого хлопчатника широко развернулись работы

по освоению целины и залежных земель. Больше всего внимания привлекают хлопковые поля, вышедшие из-под плуга. Как же относиться к этим полям, если не успевшим раскиснуть и обогатиться? Весной минувшего года 800 гектаров распаханной целины мы только что создали, а теперь она передана в распоряжение совхоза имени Ленина и «Колхоза имени Ширабадского района. Совхоз пасканил Ширабадского района, совхоз не под силу было засеять, а обрабатывать всю площадь не представляло государственная организация более сорока лет для выращивания семян. В 1956 году, за один год колхозы всех стран временные хозяева земли — мелиораторы из строя основную часть комфортабельной дренажной системы, а также ирригационную сеть этого участка. На большой площади в «Ташпади» появились овраги, глубиной до 10-14 метров, и теперь надо было проводить капитальную планировку полей.

Осваиваемую целину в 1962 году нельзя переделывать во время, а в руках. Ее надо вручать настоящим хозяевам земли.

И еще об одном серьезном упущении при освоении целины. Специалисты считают, что при освоении целины необходимо проводить мелиорацию земель. С этим соглашаются и американский оросительный проект. Но при освоении целины земля должна быть не только освоенной, но и мелиорированной. А в первый год только освоенной, а в последующие годы мелиорированной. В настоящее время в области культуры проводится по неперспективным землям, а это, естественно, плачевно сказывается на урожае само-

го. Но в чем же секрет? Оказалось просто. На хлопок в области наступили черешки. Стали уничтожать как вредителей. Стали добывать, чтобы черешки привозили на ее ферму. Там варили и скормили птице. И вот, как вы видите на снимке, вы видите, что птицы не едят, а по часам. Вот тебе, диво!

Лекцию о своем опыте, проведенную на кустовом семинаре, рассказал Сахия Османова, записавшая ее такими словами:

— Человек, если он знает, что ему надо, он все сделает.

С. ДУРНИКИН
Гулистан.

Из блокнота журналиста

ПОЛЕ ЗОВЕТ

ТОРГОВЛЯ шла вяло. Все колхозники в поле. Кому же покупать? Завмаг Хуршид-оглы Гани скучал. Этот крепкий мужчина часто зевал, чесал затылок, словом, пребывал в блаженной лени.

Зашла женщина с газетой в руке. Гани-ана оживился, стряхнул сонливость.

— Эй, апа! Газета свежая? — Сейчас в киоске купила.

— А ну, покажи.

Завмаг уткнулся в сводку о ходе заготовок хлопка. Водил по столбам цифр пальцем, приговаривая: «Так... так... так». Потом, возвращая газету, в сердцах изрек: — Цел!

У покупательницы расширились зрачки.

— Не понимаешь? — Гани-ана стукнула кулаком по прилавку. — Наши гулистанцы опять позади. Как обидно!

Так изо дня в день всю прошлую осень газетные сводки выводили из себя Хуршид-оглы. Он мучился, переживал. Все время о чем-то думал.

И вот Гани-ана пришел в партком Гулистанского производственного управления, переступил с

ноги на ногу, одернул пиджак, сказал: — Пришел ошибку свою исправить.

— Какую ошибку? — в недоумении спросил его. — Большую ошибку... Я был бригадиром в колхозе «Октябрь». Давал много хлопка. А потом привез магазин. Уйти-то ушел, а мне ну себе не подготовил. Хорошо сделал, очень хорошо. План не сделал, в этом и моя вина есть... Дайте мне зveno, бригаду — все равно. Меня снова поле зовет!

— Ну что ж, поступок ваш благородный. Спасибо.

— Благодарности потом. По тридцать центнеров выращу на гектаре, тогда...

— По тридцать?

Осторожный Гани-ана давно все взвесил, крепко продумал и поэтому без промедления твердо подтвердил: — Да!

...Работники парткома решили собрать всех бывших хлопкоборцов. в роде Гани-ана, и спросить их, не

помогут ли они хозяйствам управления поднять урожайность хлопчатника. Такая встреча состоялась на днях. Явился более десятка человек. За дастарханом долго беседовали, обсуждали положение дел в колхозах. Наконец, поднялся с места Маматджан Султанов.

Будто случайно коснувшись рукой ордена Трудового Красного Знамени, сказал за всех: — Помогите. Годы наши еще не ушли, в поле пойдем! Мы, старожилы, Голодной степи, знаем, надо обращаться с землей, чтобы она давала много хлопка.

Ведь, нечего греха таить, кое-что еще считает плывущим убыточным. А тут на тебе!

Потянулись люди на ферму. Хотелся своими глазами посмотреть, как достигается успех. Пошли туда за опытом соседей.

Фермы, в полном смысле этого слова, никто не обнаружил. Ни одного капитального помещения. Камышовая изгородь, насыщенная до корня, — вот и все. Птица гуляет на воле, на свежем воздухе. Это дает хороший экономический эффект. Заботливая хозяйка птичьего

дарила и ее помощники исполняют на корм дополнительно различные бросовые отходы многоотраслевого хозяйства. Ничего не идет на свалку. Здесь тоже есть выгода.

Но, пожалуй, самое главное в успехе — это любовь к делу. Девушка оно пришлось по душе. Они не уйдут домой до тех пор, пока не убедятся, что птицы накормлены, напоены. А если заболел цыпленок — что тут делать? Особый ему уход, особое внимание. Поэтому и падежа никакого!

Как-то под осень прошел слух — четырехмесячные цыплята Сахия стали нести. Диво! Сначала дала один факт вяли под сомнение, особенно опытные домохозяйки. Специалисты разводили руками: несъеханное дело!

Пона люди судили да ридили, молody внесли 270 тысяч штук яиц, чем внесли серьезную поправку к годовому плану.

Снова людской поток направился на ферму. Убедились — несут-

дарила и ее помощники исполняют на корм дополнительно различные бросовые отходы многоотраслевого хозяйства. Ничего не идет на свалку. Здесь тоже есть выгода.

Но, пожалуй, самое главное в успехе — это любовь к делу. Девушка оно пришлось по душе. Они не уйдут домой до тех пор, пока не убедятся, что птицы накормлены, напоены. А если заболел цыпленок — что тут делать? Особый ему уход, особое внимание. Поэтому и падежа никакого!

Как-то под осень прошел слух — четырехмесячные цыплята Сахия стали нести. Диво! Сначала дала один факт вяли под сомнение, особенно опытные домохозяйки. Специалисты разводили руками: несъеханное дело!

Пона люди судили да ридили, молody внесли 270 тысяч штук яиц, чем внесли серьезную поправку к годовому плану.

Снова людской поток направился на ферму. Убедились — несут-

ПОКОРИТЕЛИ ПЯТОГО ОКЕАНА

Сегодня — 40-летие
Гражданского
воздушного флота
СССР

ОТ ПРОПЕЛЛЕРА ДО ТУРБИНЫ

Наша страна — родина авиации, самая могущественная авиационная держава мира. Исследования М. В. Ломоносова, Д. И. Менделеева и других выдающихся ученых, эксперименты по созданию самолета талантливый ученый и изобретатель С. П. Можайский, гениальные идеи создателя аэродинамики — профессора Николая Жуковского — сил и явлениях, связанных с движением тел в воздухе, Е. Н. Жуковского, названного Леоном «отцом русской авиации», блестящие труды С. А. Чаплыгина, теория газовой динамики, основоположника аэродинамики больших скоростей, заняли ведущее место в мировой авиационной науке.

Мы по праву гордимся и тем, что в нашей стране зародилась передовая реактивная авиация и современная техника, основы которой заложены русскими учеными прежде всего основоположником реактивной аэродинамики и теории реактивного двигателя, профессором К. Э. Циолковским.

Новый этап развития отечественной авиационной науки связан с победой Великого Октября, В. И. Ленин, Центральным Комитетом коммунистической партии Советского Союза создавал авиационный флот, проявил заботу о развитии гражданской авиации.

В 1935 году гражданский воздушный флот полностью перешел на эксплуатацию самолетов отечественного производства. Это была великая победа советского народа, структурное бюро и завод авиационной промышленности.

Возмужали и кадры летного и инженерно-технического состава, выросли в авиации и военные летчики, защищавшие Родину выдающимися подвигами в 1934 году за спасение экипажа ледокола «Челюскин» летчики В. С. Молоков, В. Водопьянов, Н. П. Камаров, С. А. Лепаневский, М. Т. Дорониин и И. В. Дорониин первыми в СССР были удостоены звания Героев Советского Союза.

В 1937 году с самолета ИЛ-4 летчики М. В. Водопьянов, М. С. Бабуцкий и штурман Г. С. Спирин выдвинули первую экспедицию в районе Северного полюса. В том же году летчик П. Чалов, Г. Ф. Байдуков, В. Беляков, а через месяц М. Грозов, А. Б. Юмашев и А. Данилин на самолетах ИЛ-25 совершили прыжок из Арктики через Северный полюс в Антарктику.

С начала Великой Отечественной войны перед гражданским воздушным флотом встали новые задачи. Большая часть самолетов и авиационно-технического состава непосредственно участвовала в боевых действиях.

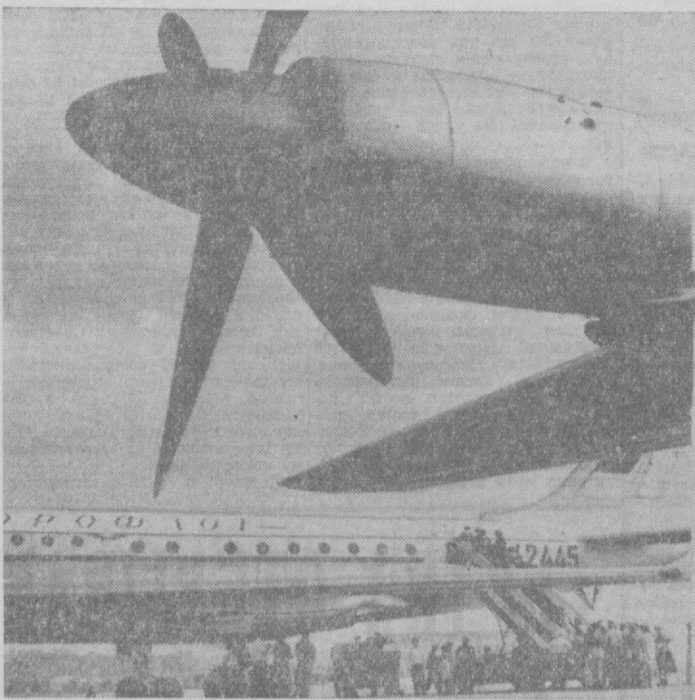
После войны развитие гражданского воздушного флота, перестройка на обслуживание мирного строительства, пошло еще большими высокими темпами. В 1945 году было перевезено значительно больше пассажиров и грузов, чем в довоенном 1940 году.

По заданию партии и правительства конструкторские бюро и авиационная промышленность создавали более совершенные самолеты. В 1956 году на воздушных линиях страны появился первенец отечественной авиации — самолет ИЛ-18.

В настоящее время А. И. Туполева, создатель самолета ИЛ-104, на 70 мест, ИЛ-104Б на 100 мест, ИЛ-104В на 120 мест, ИЛ-104С на 140 мест, ИЛ-104Д на 160 мест, ИЛ-104Е на 180 мест, ИЛ-104Ж на 200 мест, ИЛ-104И на 220 мест, ИЛ-104К на 240 мест, ИЛ-104Л на 260 мест, ИЛ-104М на 280 мест, ИЛ-104Н на 300 мест, ИЛ-104О на 320 мест, ИЛ-104П на 340 мест, ИЛ-104Р на 360 мест, ИЛ-104С на 380 мест, ИЛ-104Т на 400 мест, ИЛ-104У на 420 мест, ИЛ-104Ф на 440 мест, ИЛ-104Х на 460 мест, ИЛ-104Ц на 480 мест, ИЛ-104Ч на 500 мест, ИЛ-104Ш на 520 мест, ИЛ-104Щ на 540 мест, ИЛ-104Ъ на 560 мест, ИЛ-104Ы на 580 мест, ИЛ-104Ь на 600 мест, ИЛ-104Э на 620 мест, ИЛ-104Ю на 640 мест, ИЛ-104Я на 660 мест, ИЛ-104З на 680 мест, ИЛ-104И на 700 мест, ИЛ-104К на 720 мест, ИЛ-104Л на 740 мест, ИЛ-104М на 760 мест, ИЛ-104Н на 780 мест, ИЛ-104О на 800 мест, ИЛ-104П на 820 мест, ИЛ-104Р на 840 мест, ИЛ-104С на 860 мест, ИЛ-104Т на 880 мест, ИЛ-104У на 900 мест, ИЛ-104Ф на 920 мест, ИЛ-104Х на 940 мест, ИЛ-104Ц на 960 мест, ИЛ-104Ч на 980 мест, ИЛ-104Ш на 1000 мест, ИЛ-104Щ на 1020 мест, ИЛ-104Ъ на 1040 мест, ИЛ-104Ы на 1060 мест, ИЛ-104Ь на 1080 мест, ИЛ-104Э на 1100 мест, ИЛ-104Ю на 1120 мест, ИЛ-104Я на 1140 мест, ИЛ-104З на 1160 мест, ИЛ-104И на 1180 мест, ИЛ-104К на 1200 мест, ИЛ-104Л на 1220 мест, ИЛ-104М на 1240 мест, ИЛ-104Н на 1260 мест, ИЛ-104О на 1280 мест, ИЛ-104П на 1300 мест, ИЛ-104Р на 1320 мест, ИЛ-104С на 1340 мест, ИЛ-104Т на 1360 мест, ИЛ-104У на 1380 мест, ИЛ-104Ф на 1400 мест, ИЛ-104Х на 1420 мест, ИЛ-104Ц на 1440 мест, ИЛ-104Ч на 1460 мест, ИЛ-104Ш на 1480 мест, ИЛ-104Щ на 1500 мест, ИЛ-104Ъ на 1520 мест, ИЛ-104Ы на 1540 мест, ИЛ-104Ь на 1560 мест, ИЛ-104Э на 1580 мест, ИЛ-104Ю на 1600 мест, ИЛ-104Я на 1620 мест, ИЛ-104З на 1640 мест, ИЛ-104И на 1660 мест, ИЛ-104К на 1680 мест, ИЛ-104Л на 1700 мест, ИЛ-104М на 1720 мест, ИЛ-104Н на 1740 мест, ИЛ-104О на 1760 мест, ИЛ-104П на 1780 мест, ИЛ-104Р на 1800 мест, ИЛ-104С на 1820 мест, ИЛ-104Т на 1840 мест, ИЛ-104У на 1860 мест, ИЛ-104Ф на 1880 мест, ИЛ-104Х на 1900 мест, ИЛ-104Ц на 1920 мест, ИЛ-104Ч на 1940 мест, ИЛ-104Ш на 1960 мест, ИЛ-104Щ на 1980 мест, ИЛ-104Ъ на 2000 мест, ИЛ-104Ы на 2020 мест, ИЛ-104Ь на 2040 мест, ИЛ-104Э на 2060 мест, ИЛ-104Ю на 2080 мест, ИЛ-104Я на 2100 мест, ИЛ-104З на 2120 мест, ИЛ-104И на 2140 мест, ИЛ-104К на 2160 мест, ИЛ-104Л на 2180 мест, ИЛ-104М на 2200 мест, ИЛ-104Н на 2220 мест, ИЛ-104О на 2240 мест, ИЛ-104П на 2260 мест, ИЛ-104Р на 2280 мест, ИЛ-104С на 2300 мест, ИЛ-104Т на 2320 мест, ИЛ-104У на 2340 мест, ИЛ-104Ф на 2360 мест, ИЛ-104Х на 2380 мест, ИЛ-104Ц на 2400 мест, ИЛ-104Ч на 2420 мест, ИЛ-104Ш на 2440 мест, ИЛ-104Щ на 2460 мест, ИЛ-104Ъ на 2480 мест, ИЛ-104Ы на 2500 мест, ИЛ-104Ь на 2520 мест, ИЛ-104Э на 2540 мест, ИЛ-104Ю на 2560 мест, ИЛ-104Я на 2580 мест, ИЛ-104З на 2600 мест, ИЛ-104И на 2620 мест, ИЛ-104К на 2640 мест, ИЛ-104Л на 2660 мест, ИЛ-104М на 2680 мест, ИЛ-104Н на 2700 мест, ИЛ-104О на 2720 мест, ИЛ-104П на 2740 мест, ИЛ-104Р на 2760 мест, ИЛ-104С на 2780 мест, ИЛ-104Т на 2800 мест, ИЛ-104У на 2820 мест, ИЛ-104Ф на 2840 мест, ИЛ-104Х на 2860 мест, ИЛ-104Ц на 2880 мест, ИЛ-104Ч на 2900 мест, ИЛ-104Ш на 2920 мест, ИЛ-104Щ на 2940 мест, ИЛ-104Ъ на 2960 мест, ИЛ-104Ы на 2980 мест, ИЛ-104Ь на 3000 мест, ИЛ-104Э на 3020 мест, ИЛ-104Ю на 3040 мест, ИЛ-104Я на 3060 мест, ИЛ-104З на 3080 мест, ИЛ-104И на 3100 мест, ИЛ-104К на 3120 мест, ИЛ-104Л на 3140 мест, ИЛ-104М на 3160 мест, ИЛ-104Н на 3180 мест, ИЛ-104О на 3200 мест, ИЛ-104П на 3220 мест, ИЛ-104Р на 3240 мест, ИЛ-104С на 3260 мест, ИЛ-104Т на 3280 мест, ИЛ-104У на 3300 мест, ИЛ-104Ф на 3320 мест, ИЛ-104Х на 3340 мест, ИЛ-104Ц на 3360 мест, ИЛ-104Ч на 3380 мест, ИЛ-104Ш на 3400 мест, ИЛ-104Щ на 3420 мест, ИЛ-104Ъ на 3440 мест, ИЛ-104Ы на 3460 мест, ИЛ-104Ь на 3480 мест, ИЛ-104Э на 3500 мест, ИЛ-104Ю на 3520 мест, ИЛ-104Я на 3540 мест, ИЛ-104З на 3560 мест, ИЛ-104И на 3580 мест, ИЛ-104К на 3600 мест, ИЛ-104Л на 3620 мест, ИЛ-104М на 3640 мест, ИЛ-104Н на 3660 мест, ИЛ-104О на 3680 мест, ИЛ-104П на 3700 мест, ИЛ-104Р на 3720 мест, ИЛ-104С на 3740 мест, ИЛ-104Т на 3760 мест, ИЛ-104У на 3780 мест, ИЛ-104Ф на 3800 мест, ИЛ-104Х на 3820 мест, ИЛ-104Ц на 3840 мест, ИЛ-104Ч на 3860 мест, ИЛ-104Ш на 3880 мест, ИЛ-104Щ на 3900 мест, ИЛ-104Ъ на 3920 мест, ИЛ-104Ы на 3940 мест, ИЛ-104Ь на 3960 мест, ИЛ-104Э на 3980 мест, ИЛ-104Ю на 4000 мест, ИЛ-104Я на 4020 мест, ИЛ-104З на 4040 мест, ИЛ-104И на 4060 мест, ИЛ-104К на 4080 мест, ИЛ-104Л на 4100 мест, ИЛ-104М на 4120 мест, ИЛ-104Н на 4140 мест, ИЛ-104О на 4160 мест, ИЛ-104П на 4180 мест, ИЛ-104Р на 4200 мест, ИЛ-104С на 4220 мест, ИЛ-104Т на 4240 мест, ИЛ-104У на 4260 мест, ИЛ-104Ф на 4280 мест, ИЛ-104Х на 4300 мест, ИЛ-104Ц на 4320 мест, ИЛ-104Ч на 4340 мест, ИЛ-104Ш на 4360 мест, ИЛ-104Щ на 4380 мест, ИЛ-104Ъ на 4400 мест, ИЛ-104Ы на 4420 мест, ИЛ-104Ь на 4440 мест, ИЛ-104Э на 4460 мест, ИЛ-104Ю на 4480 мест, ИЛ-104Я на 4500 мест, ИЛ-104З на 4520 мест, ИЛ-104И на 4540 мест, ИЛ-104К на 4560 мест, ИЛ-104Л на 4580 мест, ИЛ-104М на 4600 мест, ИЛ-104Н на 4620 мест, ИЛ-104О на 4640 мест, ИЛ-104П на 4660 мест, ИЛ-104Р на 4680 мест, ИЛ-104С на 4700 мест, ИЛ-104Т на 4720 мест, ИЛ-104У на 4740 мест, ИЛ-104Ф на 4760 мест, ИЛ-104Х на 4780 мест, ИЛ-104Ц на 4800 мест, ИЛ-104Ч на 4820 мест, ИЛ-104Ш на 4840 мест, ИЛ-104Щ на 4860 мест, ИЛ-104Ъ на 4880 мест, ИЛ-104Ы на 4900 мест, ИЛ-104Ь на 4920 мест, ИЛ-104Э на 4940 мест, ИЛ-104Ю на 4960 мест, ИЛ-104Я на 4980 мест, ИЛ-104З на 5000 мест, ИЛ-104И на 5020 мест, ИЛ-104К на 5040 мест, ИЛ-104Л на 5060 мест, ИЛ-104М на 5080 мест, ИЛ-104Н на 5100 мест, ИЛ-104О на 5120 мест, ИЛ-104П на 5140 мест, ИЛ-104Р на 5160 мест, ИЛ-104С на 5180 мест, ИЛ-104Т на 5200 мест, ИЛ-104У на 5220 мест, ИЛ-104Ф на 5240 мест, ИЛ-104Х на 5260 мест, ИЛ-104Ц на 5280 мест, ИЛ-104Ч на 5300 мест, ИЛ-104Ш на 5320 мест, ИЛ-104Щ на 5340 мест, ИЛ-104Ъ на 5360 мест, ИЛ-104Ы на 5380 мест, ИЛ-104Ь на 5400 мест, ИЛ-104Э на 5420 мест, ИЛ-104Ю на 5440 мест, ИЛ-104Я на 5460 мест, ИЛ-104З на 5480 мест, ИЛ-104И на 5500 мест, ИЛ-104К на 5520 мест, ИЛ-104Л на 5540 мест, ИЛ-104М на 5560 мест, ИЛ-104Н на 5580 мест, ИЛ-104О на 5600 мест, ИЛ-104П на 5620 мест, ИЛ-104Р на 5640 мест, ИЛ-104С на 5660 мест, ИЛ-104Т на 5680 мест, ИЛ-104У на 5700 мест, ИЛ-104Ф на 5720 мест, ИЛ-104Х на 5740 мест, ИЛ-104Ц на 5760 мест, ИЛ-104Ч на 5780 мест, ИЛ-104Ш на 5800 мест, ИЛ-104Щ на 5820 мест, ИЛ-104Ъ на 5840 мест, ИЛ-104Ы на 5860 мест, ИЛ-104Ь на 5880 мест, ИЛ-104Э на 5900 мест, ИЛ-104Ю на 5920 мест, ИЛ-104Я на 5940 мест, ИЛ-104З на 5960 мест, ИЛ-104И на 5980 мест, ИЛ-104К на 6000 мест, ИЛ-104Л на 6020 мест, ИЛ-104М на 6040 мест, ИЛ-104Н на 6060 мест, ИЛ-104О на 6080 мест, ИЛ-104П на 6100 мест, ИЛ-104Р на 6120 мест, ИЛ-104С на 6140 мест, ИЛ-104Т на 6160 мест, ИЛ-104У на 6180 мест, ИЛ-104Ф на 6200 мест, ИЛ-104Х на 6220 мест, ИЛ-104Ц на 6240 мест, ИЛ-104Ч на 6260 мест, ИЛ-104Ш на 6280 мест, ИЛ-104Щ на 6300 мест, ИЛ-104Ъ на 6320 мест, ИЛ-104Ы на 6340 мест, ИЛ-104Ь на 6360 мест, ИЛ-104Э на 6380 мест, ИЛ-104Ю на 6400 мест, ИЛ-104Я на 6420 мест, ИЛ-104З на 6440 мест, ИЛ-104И на 6460 мест, ИЛ-104К на 6480 мест, ИЛ-104Л на 6500 мест, ИЛ-104М на 6520 мест, ИЛ-104Н на 6540 мест, ИЛ-104О на 6560 мест, ИЛ-104П на 6580 мест, ИЛ-104Р на 6600 мест, ИЛ-104С на 6620 мест, ИЛ-104Т на 6640 мест, ИЛ-104У на 6660 мест, ИЛ-104Ф на 6680 мест, ИЛ-104Х на 6700 мест, ИЛ-104Ц на 6720 мест, ИЛ-104Ч на 6740 мест, ИЛ-104Ш на 6760 мест, ИЛ-104Щ на 6780 мест, ИЛ-104Ъ на 6800 мест, ИЛ-104Ы на 6820 мест, ИЛ-104Ь на 6840 мест, ИЛ-104Э на 6860 мест, ИЛ-104Ю на 6880 мест, ИЛ-104Я на 6900 мест, ИЛ-104З на 6920 мест, ИЛ-104И на 6940 мест, ИЛ-104К на 6960 мест, ИЛ-104Л на 6980 мест, ИЛ-104М на 7000 мест, ИЛ-104Н на 7020 мест, ИЛ-104О на 7040 мест, ИЛ-104П на 7060 мест, ИЛ-104Р на 7080 мест, ИЛ-104С на 7100 мест, ИЛ-104Т на 7120 мест, ИЛ-104У на 7140 мест, ИЛ-104Ф на 7160 мест, ИЛ-104Х на 7180 мест, ИЛ-104Ц на 7200 мест, ИЛ-104Ч на 7220 мест, ИЛ-104Ш на 7240 мест, ИЛ-104Щ на 7260 мест, ИЛ-104Ъ на 7280 мест, ИЛ-104Ы на 7300 мест, ИЛ-104Ь на 7320 мест, ИЛ-104Э на 7340 мест, ИЛ-104Ю на 7360 мест, ИЛ-104Я на 7380 мест, ИЛ-104З на 7400 мест, ИЛ-104И на 7420 мест, ИЛ-104К на 7440 мест, ИЛ-104Л на 7460 мест, ИЛ-104М на 7480 мест, ИЛ-104Н на 7500 мест, ИЛ-104О на 7520 мест, ИЛ-104П на 7540 мест, ИЛ-104Р на 7560 мест, ИЛ-104С на 7580 мест, ИЛ-104Т на 7600 мест, ИЛ-104У на 7620 мест, ИЛ-104Ф на 7640 мест, ИЛ-104Х на 7660 мест, ИЛ-104Ц на 7680 мест, ИЛ-104Ч на 7700 мест, ИЛ-104Ш на 7720 мест, ИЛ-104Щ на 7740 мест, ИЛ-104Ъ на 7760 мест, ИЛ-104Ы на 7780 мест, ИЛ-104Ь на 7800 мест, ИЛ-104Э на 7820 мест, ИЛ-104Ю на 7840 мест, ИЛ-104Я на 7860 мест, ИЛ-104З на 7880 мест, ИЛ-104И на 7900 мест, ИЛ-104К на 7920 мест, ИЛ-104Л на 7940 мест, ИЛ-104М на 7960 мест, ИЛ-104Н на 7980 мест, ИЛ-104О на 8000 мест, ИЛ-104П на 8020 мест, ИЛ-104Р на 8040 мест, ИЛ-104С на 8060 мест, ИЛ-104Т на 8080 мест, ИЛ-104У на 8100 мест, ИЛ-104Ф на 8120 мест, ИЛ-104Х на 8140 мест, ИЛ-104Ц на 8160 мест, ИЛ-104Ч на 8180 мест, ИЛ-104Ш на 8200 мест, ИЛ-104Щ на 8220 мест, ИЛ-104Ъ на 8240 мест, ИЛ-104Ы на 8260 мест, ИЛ-104Ь на 8280 мест, ИЛ-104Э на 8300 мест, ИЛ-104Ю на 8320 мест, ИЛ-104Я на 8340 мест, ИЛ-104З на 8360 мест, ИЛ-104И на 8380 мест, ИЛ-104К на 8400 мест, ИЛ-104Л на 8420 мест, ИЛ-104М на 8440 мест, ИЛ-104Н на 8460 мест, ИЛ-104О на 8480 мест, ИЛ-104П на 8500 мест, ИЛ-104Р на 8520 мест, ИЛ-104С на 8540 мест, ИЛ-104Т на 8560 мест, ИЛ-104У на 8580 мест, ИЛ-104Ф на 8600 мест, ИЛ-104Х на 8620 мест, ИЛ-104Ц на 8640 мест, ИЛ-104Ч на 8660 мест, ИЛ-104Ш на 8680 мест, ИЛ-104Щ на 8700 мест, ИЛ-104Ъ на 8720 мест, ИЛ-104Ы на 8740 мест, ИЛ-104Ь на 8760 мест, ИЛ-104Э на 8780 мест, ИЛ-104Ю на 8800 мест, ИЛ-104Я на 8820 мест, ИЛ-104З на 8840 мест, ИЛ-104И на 8860 мест, ИЛ-104К на 8880 мест, ИЛ-104Л на 8900 мест, ИЛ-104М на 8920 мест, ИЛ-104Н на 8940 мест, ИЛ-104О на 8960 мест, ИЛ-104П на 8980 мест, ИЛ-104Р на 9000 мест, ИЛ-104С на 9020 мест, ИЛ-104Т на 9040 мест, ИЛ-104У на 9060 мест, ИЛ-104Ф на 9080 мест, ИЛ-104Х на 9100 мест, ИЛ-104Ц на 9120 мест, ИЛ-104Ч на 9140 мест, ИЛ-104Ш на 9160 мест, ИЛ-104Щ на 9180 мест, ИЛ-104Ъ на 9200 мест, ИЛ-104Ы на 9220 мест, ИЛ-104Ь на 9240 мест, ИЛ-104Э на 9260 мест, ИЛ-104Ю на 9280 мест, ИЛ-104Я на 9300 мест, ИЛ-104З на 9320 мест, ИЛ-104И на 9340 мест, ИЛ-104К на 9360 мест, ИЛ-104Л на 9380 мест, ИЛ-104М на 9400 мест, ИЛ-104Н на 9420 мест, ИЛ-104О на 9440 мест, ИЛ-104П на 9460 мест, ИЛ-104Р на 9480 мест, ИЛ-104С на 9500 мест, ИЛ-104Т на 9520 мест, ИЛ-104У на 9540 мест, ИЛ-104Ф на 9560 мест, ИЛ-104Х на 9580 мест, ИЛ-104Ц на 9600 мест, ИЛ-104Ч на 9620 мест, ИЛ-104Ш на 9640 мест, ИЛ-104Щ на 9660 мест, ИЛ-104Ъ на 9680 мест, ИЛ-104Ы на 9700 мест, ИЛ-104Ь на 9720 мест, ИЛ-104Э на 9740 мест, ИЛ-104Ю на 9760 мест, ИЛ-104Я на 9780 мест, ИЛ-104З на 9800 мест, ИЛ-104И на 9820 мест, ИЛ-104К на 9840 мест, ИЛ-104Л на 9860 мест, ИЛ-104М на 9880 мест, ИЛ-104Н на 9900 мест, ИЛ-104О на 9920 мест, ИЛ-104П на 9940 мест, ИЛ-104Р на 9960 мест, ИЛ-104С на 9980 мест, ИЛ-104Т на 10000 мест.

АВИАЦИОННЫЙ ТРАНСПОРТ ПРЕВРАТИТСЯ В МАССОВЫЙ ВИД ПЕРЕВОЗКИ Пассажиры, охватит все районы страны. ДАЛЬНЕЙШЕЕ БЫСТРОЕ РАЗВИТИЕ ПОЛУЧИТ НОВЕЙШАЯ РЕАКТИВНАЯ ТЕХНИКА, ПРЕЖДЕ ВСЕГО В ОБЛАСТИ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА, А ТАКЖЕ ДЛЯ ОСВОЕНИЯ КОСМИЧЕСКОГО ПРОСТРАНСТВА.

Из Программы КПСС.



Лирическое отступление

Долог путь по заснеженным степям от Москвы до Ташкента. От Москвы до Кавказа — поближе, но и то Лев Николаевич Толстой добирался к нему сорок дней... А путь в голубом просторе — это прямая черта от кружка до кружка. Мелькнула Москва, словно настольный маяк, потом навстречу мелькнули звезды. Только и успеваешь хорошо пообедать, поделаться, выпить чаю с собой, и самолет уже идет на посадку. Три чудесных часа, и убеждение на всю жизнь: нет ничего в мире прекраснее авиации! Первая авиация в нашей стране была открыта в 1923 году между Нижним Новгородом и Москвой. За весь год по воздуху было перевезено двести тридцать пассажиров. Сегодня все эти двести тридцать человек можно посадить на один самолет «ТУ-114».

К. Ларионова.

ТАМ, ВНИЗУ, — ПОРТ

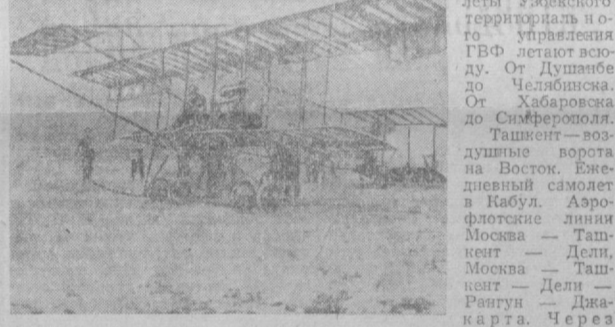
Провести день в аэропорту на балансе, конечно, совсем не то, что пассажиром. Вы свободны, вы освобождены от внутренней подготовки к полету куда-то, в Термез или Москву, и поэтому вам принадлежит все дороги. Ближние и дальние. И чем спокойнее и внимательнее вглядываешься в размеренную аэропортовую жизнь, тем острее и глубже чувствуется дальние туманные расстояния — всю нашу огромную страну. В Ташкенте +20°. Но вот тебе спешит и к самолету пилот. И только вскинул — подбегает механик куртка на его руке говорит о том, что через несколько часов он ступит на морозную землю, где-то в Сибири, за тысячу километров от этого прогретого солнцем аэродрома.

Люди долговечнее самолетов. На протяжении одной человеческой жизни авиация прошла поистине геологический путь развития. От мелового периода. Вот здесь, на старом фотоотпечатке, самолет еще похож на что-то доисторическое, ископаемое, на отпечаток в мелу. А ведь затвор фотоаппарата щелкнул не так уж давно — в 1910 году. На снимке — первый самолет, появившийся в Ташкенте. Его привез в Туркестан русский летчик Седов. Это взорное сооружение демонстрировалось ташкентской публике на ипподроме, прыгало как кузнечик, едва пролетало 100—200 метров, вызвало бурю восторгов и еще так свежо в памяти очевидцев.

Советская авиация отмечает сороклетие. Сорок лет — пора зрелости. Я переживала ташкентские газеты за двадцать три, тридцать лет. Первые советские самолеты, первые осторожные полеты над городами, над пустыней. Трудное самолетное детство, влюбленная юность. «Стране нужны крылья» — и тысячи молодых уходят в летные школы. Самолетам давали собственные имена. Авиация была воздушным символом расправляющей крылья советской страны. Ослепительный взлет нашей авиации космонавтики вскорем вдохновением поколений советских пилотов, летавших на моделях, которые сейчас кажутся странными, но которые всегда будут связаны в нашей памяти с музеем.

Здесь, на аэродроме, я разговаривала с людьми, которые отдали авиации по тридцать лет жизни.

самых больших, деловито передвигаются сами те, что поменьше. Ташкентский аэропорт — один из крупнейших в стране. И нет нужды перечислять все воздушные пути, скрещивающиеся или начинающиеся в столице нашей республики. Самолеты Узбекского территориального управления ГВФ летают всюду. От Душанбе до Челябинска. От Хабаровска до Симферополя. Ташкент — воздушные ворота на Восток. Ежедневный самолет в Кабул. Аэрофлотские линии Москва — Ташкент — Дели, Москва — Ташкент — Дели — Рангун — Джайпур. Через



дв сидят в абсолютной темноте, индийские авиакомпании «Эир Индия». Еще недавно «Супер констеллейшн» этой компании приземлялись на нашем аэродроме. Но теперь «Эир Индия» заменила их на более современные «Боинги», а те минутой Ташкентский аэродром — летят без посадки. Ташкентская наземная служба лишь «ведет» их до самой границы. Наши диспетчеры переговариваются по-русски с индийскими летчиками.

Ташкентский аэровокзал знаком тысячам иностранных туристов. Только в минувшем году на международных рейсах через Ташкент пролетело свыше семи тысяч иностранцев. Ничего уже не увидишь в аэропорту редкие экзотические грузы. Недавно здесь приземлился «ТУ-104» на Дели. На борту корабля разместились 600 человек. Груз для наших исследователей институтов.

Ташкентцы живут далеко от моря. Но и у них есть свой порт. Порт, открытый всем ветрам путешествий.

С. БЛАГОВ.

КОГДА РАСПАХНЕТСЯ ЛЕТНАЯ КУРТКА...

Живым свидетелем главного пути советской гражданской авиации является бортмеханик Узбекского управления ГВФ Иван Петрович Архангельский.

Невесомый, широкоплечий человек ничем особым не выделяется среди своих товарищей. Только, когда распахнется летная куртка, на груди сверкает орден и пять значков, каждый за налет 1.000.000 километров.

Да, недавно Иван Петрович завершил безаварийный налет пяти миллионов километров! Нужно было проявить большое упорство, трудолюбие и непреклонную волю, чтобы достичь пятимиллионного рубежа. Такие люди, как Иван Петрович, умоляют славу Аэрофлота.

Текст и фото М. ВЫШЕДСКОГО.

В КРУГУ КРЫЛАТЫХ

(ОКОНЧАНИЕ).

Сейчас трудно припомнить ему, когда впервые увидел он в далеком небе над Туркестаном самолет. Кажется, это было в начале двадцатых годов. Продолговатая темноватая птица передвигалась вдали с севера на юг и очень сердито урчала. Потом узнал, почему сердито: первые самолеты прилетали сюда, чтобы помочь народу и частям Красной Армии быстрее разгромить врагов. Позже комсомольцев, рядовых красноармейцев и сам ходил в атаку против засевших в горах остатков басмаческих банд Ибрагим-бека.

Тогда Абдусамат, если быть точным, считался почти агрономом. Боевой поход на юг лишь на некоторое время прервал его занятия на курсах. Но будущее его уже определилось — его звал воздух. В 1934 году с небес на землю спустился на парашюте шестеро первых девушек — среди них была и Бибисина Балтабаева — жена

к другу наших морей, городов и особенно людей.

— Космонавт, глядя на своего воздушного собрата и как бы читая его мысли, повторил: — Тут, конечно, с миллионами труднее, но начало-то все от первых крыльев.

Он сказал несколько слов об успехах и будущем народов, в том числе узбекского народа, и смысл этих слов, пожалуй, таков: сама их история, их счастье и признание — это путь от первого полета в свободном мире до освоения космических скоростей.

Я спросил Абдусамата Тайметова: — Что было самое примечательное в истории вашего кишлака?

— Сорок лет назад, — ответил он, — в наш кишлак приехала русская женщина-врач. Ее привезли на арбе с огромными кодами. Наверное, этот день и можно считать началом нашего сво-

НАД ПУСТЫНЕЙ

По военным и мирным воздушным дорогам

Далеко на Устюрте, на уникальной трассе газопровода Бухара — Урал днем и ночью, в зной и стужу работают тысячи советских людей. И среди этих замечательных тружеников — ровесник Октября Тасмухан Казиев. От строителей трассы «голубого огня» он отличается разве что своей профессией летчика, которой справедливо гордится, которую любит и самозабвенно.

Не издается в памяти Тасмухана год, когда его с комсомольской путевой командой на учение в Тамбовскую летную школу ГВФ. А разве забудется день, когда он летал на первое боевое задание, вместе с другими летчиками громил коммунистический фашистский захватчиков.

Четыре года сражался на фронтах Великой Отечественной войны летчик Тасмухан Казиев. Вместе со всем народом прошел он по дорогам войны от берегов Волги до стен Берлина. Родина наградила его орденом Красной Звезды и многими медалями. Двадцать два года летает Тасмухан Казиев. Тридцать тысяч часов провел он в воздухе, налетал около двух миллионов кило-

Г. ДИМОВ.

Суббота, 9 февраля 1963 г.

