



КРАСНЫЙ СЕВЕР

ГАЗЕТА ОСНОВАНА
В МАЕ 1917 ГОДА
Выходит шесть
раз в неделю

ОРГАН ВОЛОГОДСКОГО ОБЛАСТНОГО КОМИТЕТА КПСС
И ОБЛАСТНОГО СОВЕТА НАРОДНЫХ ДЕПУТАТОВ

СУББОТА,
31
МАРТА
1979 года
№ 74 (18538)

Цена 2 коп.

С ОБЛАСТНОГО СЛЕТА ВЫПУСКНИКОВ СЕЛЬСКИХ ШКОЛ

ВЕРНЫЙ ПУТЬ

Просторный зал областного драматического театра словно помолодел, засветился от веселых юношеских лиц. Сюда, на областной слет выпускников сельских школ, приехали посланцы всех районов области, которые решили после школы пойти работать на поля, фермы, животноводческие комплексы вологодских колхозов и совхозов. Слет сельских десятиклассников проходит под девизом «С комсомольской путевкой, аттестатом зрелости — на объекты Нечерноземья!». Среди участников — не только завтрашние выпускники. Здесь и их старшие товарищи, наставники, Герои Социалистического Труда, председатели колхозов и директора совхозов, механизаторы, доярки. Здесь и некоторые из тех, кто в прошлом году вот так же приехал в Вологду на слет, а сегодня по ударному труду в родных селах, как, например, доярка колхоза «Коминтерн» Кирилловского района Татьяна Егарева, рассказавшая в этот день о своей работе.

Областной слет выпускников сельских школ открыл первый секретарь Вологодского обкома ВЛКСМ А. Ф. Костин. Под звуки торжественного марша в зал вносят знамя областной комсомольской организации.

С речью перед участниками слета выступил секретарь обкома КПСС Ю. А. Коляков. Слово предоставляется заместителю заведующего отделом школьной молодежи ЦК ВЛКСМ З. Ф. Драгуниной, которая тепло поздравила комсомольскую организацию области с присуждением ей переходящего Красного знамени ЦК ВЛКСМ за активное участие в движении «Комсомол — сельской школе», а также с награждением областной комсомольской организации Почетной грамотой ЦК ВЛКСМ за активное участие в смотре за увеличение производства продукции и улучшение качества работы и вручила высокие награды представителям вологодской комсомольской организации.

Участники слета бурными аплодисментами встретили и вручение наград, ведь в них — тащита и их труда, усилий сельских школьников — комсомольцев, проникнувших осознанием необходимости сделать землю отцов богаче и краше.

Воля и труд молодых сельчан уже сегодня приносят ощутимые плоды. Их руками строятся новые дороги, жилье,



школы, больницы, клубы, растут урожайность полей, продуктивность скота. Сегодня в области каждый пятый труженик села моложе 30 лет, каждый третий механизатор — член ВЛКСМ.

В главных трудовых делах складываются и ярко биографии молодых земледельцев. Механизатор колхоза имени XXI съезда КПСС Бабаевского района Николай Потаничев в сложных условиях прошлого года намолотил 560 тонн зерна, награжден знаком ЦК ВЛКСМ «Золотой колос». Творческое отношение к делу, комсомольский задор отличают машиниста дренажного экскаватора Череповца Ю. И. ИМР-20 объединения «Вологдахеликорация», лауреата премии Ленинского комсомола Анатолия Лопатина, выполнявшего пятилетнее задание к 7 ноября 1978 года. С волнением слушали участники слета его рассказы о напряженных буднях.

Свыше 1800 юношей и девушек области пришли работать в животноводство по общественному призыву за последние четыре года и многие показали примеры самоотверженного труда. Так, молодежный коллектив фермы Давыдовского колхоза «Великоевское» Тотемского района получил в минувшем году по три тысячи килограммов молока от коровы,

резко увеличив продуктивность животных. За ударный труд доярке госплемзавода «Молокое» Валентине Басковой и доярке совхоза «Советский» Великоустюжского района Тамаре Труфановой присвоено почетное звание лауреатов премии Ленинского комсомола. Успешно работают операторами животноводческого комплекса в совхозе «Дружба» Вологодского района учащиеся первого областного слета выпускников сельских школ Елена Широкова, Татьяна Корегина, Наталья Боровская.

Примеры наглядно показывают, что сельский труд полон почетом и уважением, высоко ценится в нашей стране.

Перед сельскими хозяйствами Нечерноземья сегодня стоят большие задачи. Июльский (1978 г.) пленум ЦК КПСС наметил довести к 1990 году производство зерна до одной тонны в расчете на каждого человека. Предстоит намного увеличить производство молока, мяса, яиц, шерсти, овощей, картофеля и другой сельскохозяйственной продукции. Важной проблемой является ускорение темпов научно-технического прогресса. Для достижения намеченных рубежей увеличиваются капиталь-

ные вложения в сельское хозяйство, которые концентрируются на главных направлениях развития: механизации, химизации и мелиорации земель.

Только за последние три года капитальные вложения государства и колхозов в сельское хозяйство области составили свыше 680 миллионов рублей, введены в действие мощи для скота на 82 тысячи и для птицы — более чем на три миллиона голов. Однако укрепление материальной базы сельского хозяйства не означает, что дело пойдет само собой.

Сейчас необходимо, чтобы на селе работали не только грамотные и опытные руководители хозяйств, специалисты различного профиля, но и квалифицированные, с высоким общеобразовательным уровнем рабочие и колхозники. Большой вклад в пополнение деревни кадрами вносит сельская общеобразовательная школа. За последние два года более пяти тысяч юношей и девушек сельских школ области влились в ряды сельских тружеников села. Ежегодно свыше пяти тысяч старшеклассников осваивают сельскохозяйственную технику и вместе с аттестатом о среднем образовании получают удостоверение по одной из ра-

бочих профессий. Ученические производственные бригады объединяют более 10 тысяч учащихся. Именно из членов ученических производственных бригад выходят будущие новаторы сельского производства, подлинники хозяева земли.

На слете выпускников сельских школ дана высокая оценка благородному подвигу выпускников Нювельской средней школы Вологодского района, которые единодушно решили после окончания школы пойти работать в сельскохозяйственное производство. Из многих жизненных дорог они выбрали нелегкую, но почетную дорогу хлебороба. Именно потому так внимательно слушали сверстники выступление новеллерской школыницы Александры Семиной, что все они, сидящие в зале, выбрали тот же верный путь.

Незабываемым для участников слета стало выступление лауреата Государственной премии РСФСР имени Горького поэтессы О. А. Фокиской, чья поэзия целиком и без остатка посвящена русской деревне. Отвернув из ее поэмы, прозвучавшей с трибуны, звал к ответственности за судьбу северной деревни, звал к работе о ней.

В обращении областного комитета партии к участникам первого областного слета выпускников сельских школ, который проходил в 1977 году, было подчеркнуто: «Мы уверены в том, что выпускники, принявшие решение остаться в селе, достойно подхватят эстафету своих сверстников, будут продолжать и умножать славные трудовые традиции. Эти слова и сегодня звучат в полную силу. Отказываясь от призыва партии, выпускники, прибывшие на слет, выражали уверенность в том, что они, как и все юноши и девушки области, не покажут сил, энергии в деле преобразования родной вологодской земли. Эта уверенность прозвучала и в обращении ко всем выпускникам сельских школ, которое было принято на слете.

Вчера вечером выпускники сельских школ побывали во Дворце культуры железнодорожников на тематическом вечеро-концерте «Родная земля — сердца и руки молодых».

В. ЕЛЕСИН.

На снимке: вручение награды.
Фото Н. ЧЕШОКОВА.

ГОРЮЩЕЕ ХЛЕБ МАШИН

Еще в девятой пятилетке в Вологодском районе по почину механизатора колхоза «Родина» началось движение за бережливость и экономию. Сотни механизаторов завели личные счета. Одним из первых включился в борьбу за экономию и бережливость механизатор совхоза «Пригородный» кавалер орденов Ленина, Трудового Красного Знамени, «Знак Почета» Николай Васильевич Власов. Уже к 1975 году он сэкономил на горючем и запчастях средства, которых было достаточно на приобретение нового трактора. В мае 1975 года Николаю Васильевичу в торжественной обстановке был передан именной трактор МТЗ с табишкой, на которой выгравировано: «Транспортом на приобретение средств за четыре года девятой пятилетки и вручен Власову Николаю Васильевичу». Это был первый именной трактор в районе.

Самостоятельно трудится механизатор в десятой пятилетке. За три года он выработал 5247 этаконных гектаров вместо 2700 по плану. Сейчас он работает под эстафетой «Вперед к цели» — за выполнение задания за одну пятилетку. Николай Васильевич по-прежнему влетает счет экономии. Об этом он рассказывает ниже.

П ОЧТИ двадцать пять лет как я стал сельским механизатором. За это время пришлось работать на машинах самых разных марок. Всегда с особой ответственностью получал новую машину. Ведь она стоит немало государственных денег. Ее эксплуатация — задача не простая, так как от этого во многом зависит работа машины в дальнейшем. На тракторе, который я сдал перед получением в 1975 году именного, проработал шесть лет. Однако выглядел он неплохо. Отлично работал, даче вмятины нигде не было.

Недавно я получил новый МТЗ. Он тоже достался мне, как говорится, не бесплатно. За три года десятой пятилетки мне удалось сэкономить 13942 килограмма горючего. Такого количества топлива достаточно для того, чтобы по средним совхозным нормам тракторист проработал около полутора лет и выработал 1600 этаконных гектаров. Экономисты подсчитали: сэкономленные смазочные материалы, топливо и запасные части стоят почти 1800 рублей. Новый трактор — 2800 рублей. Вот и получается, что две трети своей машины я уже окупил за счет сэкономленных средств.

Сразу хочу сказать, что каких-то особых «секретов» в эксплуатации трактора у меня нет. Работая так, как требуют правила. А это значит: своевременные проверки технического ухода, своевременное обслуживание текущими ремонтами. Хочется подчеркнуть, что добиться высокой эффективности труда и повышения его производительности без хорошей организации инженерно-технической службы невозможно. У нас в совхозе в работе машинно-тракторного парка последовательно внедряются элементы научной организации труда. Это позволяет значительно увеличить межремонтную службу техники.

Улучшение режима экономии топлива и смазочных материалов способствует хорошо поставленному учету. В нашем хозяйстве на складах горючего установлены раздаточные колонки, ведется точный подсчет экономии и расхода горючего. Важно отметить: работа эта проводится гласно — на Доске показателей проставляются цифры по расходу топлива.

Многие зависят и от самого механизатора. Я твердо убежден, что чувство ответственности за бережливость должно быть неотъемлемой профессиональной чертой каждого тракториста, шофера. Горючее нужно ценить так же, как мы ценим хлеб. И в самом деле, зем-

ледельцу совет не позволит выбросить на помойку кусок хлеба. А вот к горючему, к сожалею, не всегда такое отношение. Иному механизатору ничего не стоит пролить ведро солярки. При этом он даже чувства неоправданности не испытывает.

Главный же резерв в экономии горючего я вижу в правильной эксплуатации техники. У меня давно стало законом: подошел срок технического ухода — не откладывать это важное дело на будущее. Своевременные же все равно не будет. Поэтому какие бы срочные дела ни предстояли, а заглянуть в технический уход за своим трактором. Поэтому у меня всегда на ходу. Подсчитано, что мой трактор в течение года работает 270 дней.

Технику надо использовать максимально. Что это значит, покажу на таком примере. В нашем совхозе плановая выработка на трактор МТЗ составляет 4,1 этаконного гектара в день. Я же делаю в среднем 6,8 гектара, что составляет 160 процентов нормы. Работы в хозяйстве всегда много. Ее надо только видеть. Некоторые механизаторы с утра ждут, когда получат наряд. Я же до этого успеваю подвезти на животноводческую ферму корм или опилки, выполнить какую-то другую работу. А потом основное время уходят на то, что предстоит сделать по плану бригады.

Экономия горючего — дело творческое. В подтверждение этой мысли приведу один пример. Инженер Александр Алексеевич Габрилин несколько лет назад предложил отрегулировать топливный насос на экономичный режим питания двигателя: вместо 64 куб. см. по норме на лошадиную силу двигателя сделать 60. Тщательно проверили все и убедились, что двигатель стал работать еще лучше, чем при полной норме. Зато экономия горючего налицо.

Сбережение топлива зависит от множества, казалось бы, второстепенных факторов. Например, от правильного маневрирования скоростями трактора при движении. Скажем, движется трактор на подъеме на повышенной скорости, двигатель «захлебывается», а иной лихач поленился включить пониженную передачу. Нельзя допускать такое. Или везешь груз, дорога под гору — надо уменьшать подачу топлива. Вроде мелочь, а за день набирается много.

Большим бичом для экономии являются холостые пробеги. Избегать их — значит записать на личный счет сотни килограммов горючего. Можно, к сожалению, увидеть и такую картину: ушел механизатор обедать, а мотор его трактора работает холостую целый час. Разве добьешься экономии горючего при таком отношении к делу!

Необходимо экономить не только горючее, а и смазочные материалы. Иной нерадивый механизатор, например, при устранении неисправности в гидросистеме трактора начнет регулировать переключный клапан, а емкости для слива масла не подставит, вот и льется оно на землю.

План десятой пятилетки я выполняю еще в начале 1978 года и настоящим рабочим над выполненным вторым плановым заданием. Надеюсь, что его завершу к 63-й годовщине Великого Октября. В этом году я обязался выработать 2000 этаконных гектаров. Слово свое сдержу.

Н. ВЛАСОВ, механизатор, член парткома совхоза «Пригородный», кавалер орденов Ленина, Трудового Красного Знамени, «Знак Почета».

В счет второго квартала

Большинство предприятий объединения «Вологдалеспром», несмотря на усложнившиеся погодные условия, не снижают высоких темпов на вывозе леса, до конца используют преимущество зимнего сезона. И вот первые трудовые победы: на шесть дней раньше срока выполнили план первого квартала коллективы Ломоаевского лесхоза и производственного объединения «Череповецлес». К 29 марта справились с заданием по вывозе древесины Белозерский, Бабаевский, Митинский, Ентальский и Никольский лесхозы. Коллектив Белозерского лесхоза в оставшиеся дни вывезет сверх плана не менее 10 тысяч кубометров. По 7-9 тысяч кубометров дадут в счет второго квартала митинские, никольские и бабаевские лесозаготовительные.

Балансы на экспорт

Коллективы предприятий объединения «Облколхозлес», выполняя большой объем лесохозяйственных работ, имеют и производственные задания по заготовке леса, переработке древесины в деловую. В наших условиях из-за низкой механизации низ-

нескладских работ трудно производить раскряжку хлыстов на сортировках по ГОСТу. Но рациональному использованию древесины тем не менее удается самое большее. Например, весь токомверный лес от рубок ухода и верхинная часть хлыстов во многих предприятиях перерабатываются на экспортные балансы. В первом квартале текущего года коллектив был доволен планом по производству экспортных балансов в объеме 1560 кубометров. К 25 марта это задание оказалось выполненным на 104 процента.

Особенно отличились коллективы Вологодского, Бабаевского и Грязовецкого лесхозов. Бабаевцы, например, перекрыли задание первого квартала по производству экспортных балансов в 2,5 раза. На 117 процентов выполнили план по производству экспортных балансов в объеме 1560 кубометров. К 25 марта это задание оказалось выполненным на 104 процента.

В. БОЛДЫРЕВ, главный технолог объединения «Облколхозлес».

Без четкой организации

Колхоз «Строитель коммунизма» в прежние годы не раз выступал инициатором добрых дел в Белозерском районе. Когда-то именно здесь впервые в районе было сформировано собственное механизированное звено по вывозке органических удобрений. Проявлялась большая забота о пригородном комсомоле. За зиму механизаторы доставляли на поля по шесть тысяч тонн удобрений. Заботы окупались высокой урожайностью: колхоз собирал до 20 центнеров зерна с гектара.

Иная обстановка сложилась сегодня. Колхозное механизированное звено, которому приходится до семи-восьми тракторов, вывезло не только больше, но и больше, чем раньше. Выходит, что в колхозе нет четкой организации. Колхоз собирал до 20 центнеров зерна с гектара.

Конечно, в какой-то степени на это влияют погодные условия. Но только ли они? Ведь в том же Белозерском районе механизированное звено А. С. Зверева из колхоза имени Ленина, начав работы в декабре, сумело сделать в четыре раза больше, чем тракторный отряд из «Строителя коммунизма».

Впрочем, пример для подражания есть рядом. «Малое звено» в составе шофера самосвала И. А. Тихонова и водителя погрузчика П. Н. Полянского выполняло тот же объем работ, что и семеро трактористов.

НАКАНУНЕ НАВИГАЦИИ

Судоремонт в порту Сокол в нынешнюю зиму идет очень напряженно. Не выполнен график сдачи судов в техническую готовность и отработка по часам.

— Порадоваться не могу, — ответил на мой вопрос — о ходе работ начальник ремонтно-отстойного пункта Николай Васильевич Рагулин. — Апрель на носу, а работы все еще столько, — кинул он на тысячуцу с располосованной кормой. — И такая посуда не одна.

Сварку вел Владимир Марачков, шкипер, в период зимнего судоремонта, работающий электросварщиком. — Но в первых числах апреля обычно, как и все шкипера, он будет отозван на свое судно, — в качестве его командира. Начальника волнует, успеет ли Марачков закончить работу.

Идем по каравану дальше. Баржа-пятистка 3142. В носовом трюме вырезка по правому борту далеко ниже ватерлинии. В отеплитель талая верховая вода пошла через вырез в трюм. И вот мороз помог. Сделали выморозку (выкопали лед ниже линии среза), что позволило одному из лучших электросварщиков порта Юрию Баранову приваривать сейчас вымерзшие железные листы, чтобы потом пройти трюм ровным швом, по стыкам с внешней и внутренней стороны.

Идем дальше по каравану. На каждом рабочем участке возникает какой-нибудь вопрос, или дополнительный вопрос всплывает, не указанный в ведомости, а времени.

— Эх, времени маловато осталось, а работы еще... — с огорчением восклицает Николай Васильевич. — Именно, того самого месяца и не хватает, что потеряли осенью.

Да, навигация прошлого года

ДЕНЬ ЗА ДНЕМ

закончилась на месяц позже обычного. Последние грузовые теплоходы «Баргузин» и «Кама» покинули акваторию порта Сокол 27 ноября. Только 9 декабря были поставлены головные баржи. К зимнему судоремонту, естественно, приступили поздно. Эти «ножницы», когда служба эксплуатации флота стремится продлить навигацию, а ремонтно-механические мастерские — вовремя расставить караваи и приступить своевременно к ремонту, дадутся, не всегда экономически оправданы.

Прошлая же навигация для коллектива порта была успешной. План трех лет пятилетия был выполнен — 23 сентября, то есть на две недели раньше срока, установленный обязательствами. Дополнительно перевезено 405 тысяч тонн наряднохозяйственных грузов, производительность труда выросла по плану на 3,9 процента.

В караване порта Сокол сто одиннадцать единиц: 70 барж Вологодского судоремонтного завода, остальные — приписной флот порта, из них 20 самоходных судов. Как говорят в порту, объем работы больше, а работа идет на всех участках.

Винадий Павлович Бондарев, капитан РТ-403, ведет сварку на ледокольном теплоходе «Рейдовый-5», которому предстоит первому выйти в рейс по ледовой реке. Капитан «Рейдового» Александр Сергеевич Быков присел на новый фальшборт, забыв о правилах техники безопасности от волнения и радости. На теплоход прибыл бывший рулевой-моторист старший матрос Балтийского флота Игорь Симанов во всем блеске военного моряка. Осенью его служба заканчивается, и он озорно-серьезно спрашивает:

— Александр Сергеевич, можно мне будет продолжить службу под вашим командованием?

— Всегда пожалуйста. Теплоход к вашим услугам, — отвечает «капитан Быков с довольной улыбкой на лице.

В кабинете начальника порта идет шумный разговор: заканчивается комплексное командное состав на судно. Основной разговор ведется между начальником порта и капитаном-наставником Николаем Петровичем Смирновым. Задача не из легких, а решить ее хочется как можно лучше, чтобы в период навигации свести до минимума перебои коммостава с судна на судно. Приятно, что все теплоходы укомплектованы и еще есть резерв.

Виктор Алексеевич Уткин, начальник порта Сокол, отвечает на мой вопрос, сказал:

— Да, пока у нас отставание, но мы постараемся сдать флот в эксплуатацию вовремя, по готовности согласно графику. А для этого сейчас принимаются все меры как технического характера, так и организационного характера, чтобы оперативно встретить все мероприятия. В этом году предусматривается перевезти два миллиона 646 тысяч тонн и переварить три миллиона 30 тысяч народнохозяйственных грузов. Планы, правда, неяркие, но реальные. Портовиков Сокола понимают, что без мобилизации резервов, устранения недостатков трудно рассчитывать на успех. Поэтому у нас и разрабатываются мероприятия для решения поставленных задач. Обо всем этом и говорилось 20 марта на открытии партсобрания порта.

А. РАЧКОВ.

ВЫСОКАЯ ОЦЕНКА

Вчера коллектив художественного совета Вологодского лыжного общества имени 30-летия ВЛКСМ принял итиг состоявшейся на днях поездки в Москву. Там, во Всесоюзном институте спортивной легкой промышленности, состоялась Всесоюзная художественная выставка. Коллектив нашего совета по просмотру новых структур тканей и новому ассортименту.

У вологодских художников принять три новые структуры тканей все они получили высокую оценку совета. Интересна ткань «детская», облетевшая и а. а. лыжников. Отмечены удачные акцентные ткани «детская», три рисунка, которые составили интересную лампу тканей — композицию десяти колоритов (автор М. М. Лобанов). Отличную оценку получила ткань «спортивная» — тонкая, облегающая, износостойкая (автор Г. М. Лобанов). Г. М. Лобанов.

ДОМА ИЗ ОБЪЕМНЫХ БЛОКОВ

Вчера специалисты института «Вологдаграмотпроект» приступили к проектированию серии двух-трехэтажных секционных 12-24 квартирных домов и обшечных на пятьдесят мест, которые будут возводиться на территории в сельской местности. Это вторая очередь большой работы института по проектированию жилищ для тружеников Нечерноземья. Сейчас его сотрудники уже заканчивают первую серию из восьми проектов многоэтажных одно-двухквартирных коттеджей. Они также будут строиться в сельской местности и иметь все необходимые удобства. Первые такие дома появятся в начале 1980 года в деревне

ВЧЕРА, СЕГОДНЯ, ЗАВТРА

Лесхоза центра и в о. у. усадьбы совхоза «Земля» в деревне Надево Вологодского района.

В. НИКИТИН.

ТОРГОВЫЙ ЦЕНТР «ДРУЖБЫ»

Вчера Государственная комиссия приняла самый крупный в Вологодском районе комплексный торговый центр. Новостройка украсила центральную усадьбу совхоза «Дружба» в деревне Васильевское.

Центр располагает современным магазином на 75 мест, современным магазином по торговле продовольственными товарами и промисловыми товарами, магазином бытового обслуживания. Вчера же в Васильевском началась первая очередь строительства крупного средней школы.

Ю. АЛЕКСАНДРОВ.

НОВОСЕЛЫ ВОЛОГЖАН

Вчера в Вологде государственная комиссия подписала акт о сдаче в эксплуатацию жилого многоквартирного дома на улице Авиационной. В нем справят новоселы свыше ста семей.

Вслед за этой новостройкой в областном центре будут введены в строй два крупных объекта — «Дружба» и «Орбунд».

В. ШАТОВА.

НЕДЕЛЯ МУЗЫКИ

Сегодня большим концертом в Вологодском Дворце культуры железнодорожников в нашей области начинается неделя детской музыки для детей и юношества.

Школьники ждут интересной встречи с известными детскими композиторами С. М. Сосинским и С. А. Крюковым. Их концерты на музыкальных спектаклях, в фильмах, посвященных творчеству великого композитора Фредерика Шопена. Школьные вечера дружат с музыкой. Ребята прослушают цикл лекций и специальных концертов в зале областной филармонии.

Я. ВОЛОДИН.

В ПАМЯТЬ О ЗЕМЛЯКЕ

Сегодня в Вологде впервые состоится новация юных авиамоделей на приз имени П. Н. Петрова.

Победители соревнований получат почетное право стоять в пионерском карауле у бронзового бюста нашего земляка в центре Вологды.

М. ВОЕВОДИН.

ТВОРЧЕСТВО ДЕТЕЙ

Вчера в объединении тепловых сетей города Вологды открылась выставка творчества детей работников предприятия.

Подобная выставка проводится в третий раз и посвящается 10-летию Международного года ребенка.

Более шестидесяти участников работ в возрасте от двух до 16 лет представили на суд мам и пап свои работы. Здесь и авторы, и подолки, и мушкетеры. Есть даже действующая модель.

Самая большая заслуга в организации выставки принадлежит работнице предприятия К. П. Наумовой.

Н. ПЕТРОВ.

«Наверное, многие волонтеры заехали на территории старого рынка пылющих костер, в котором сжигаются упаковочные ящики из-под овощей и фруктов. Я однажды поинтересовалась у продавцов близлежащего магазина, почему они продают огню еще аполние приличную упаковку. Оказывается, она за магазином не числится и ничего для него не стоит.

Допустим, что это так, хотя согласиться с бесхозяйственностью всегда трудно. Но почему же нельзя передать (или продать) эти ящики, например, «Маякскому»?

Да и многие горожане не отказались бы для домашних нужд приобрести аккуратную импортную упаковку.

З. БЕСПАСЛОВА,
инженер-экономист.

Наш комментарий. Мы обратились за разъяснениями к главному бухгалтеру горлододовощторга З. А. Коркияной. Она подтвердила, что импортная таря рассчитана на разовое пользование, а потому ничего не стоит. Таро-ремонтное предприятие ее не принимает. Старший товародод горлододовощторга Л. Ф. Малова внесла поправки: костры пользуются не из тары, а скорее всего, за упаковочную стругури. Узнав о письме

З. Беспасловой, она посоветовала: «Спрингивать надо было не у продавцов, а у заведующей магазином».

Принципиальной разницы здесь, по-видимому, нет. Но дело не в этом. Письма о бесхозяйственном отношении к деревянной таре, к сожалению, не редки. Одно из них, рассказывавшее о завадах деревянных бочек на Вологодском хлебкомбинате, мы попросили прокомментировать заместителя директора этого пред-

приятия Л. В. Соколова. Не отрицая факта скопления бочек, он пояснил: «Согласно инструкции о порядке сдачи и повторного использования деревянной тары, вся она подлежит сдаче на таро-ремонтное предприятие конторы «Вологдатар», но последние отказались ее принимать и не выдали карды на отгрузку».

Начальник отдела конторы «Вологдатар» А. Ф. Писерева дала несколько другое толкование вышеупомянутой инструкции. В ней, оказывается, есть оговорки, позволяющие не принимать грязную, поломанную, овоюнную, залившую, шпонуемую, импортную и тому подобную тару. Кроме того, бочки, скопившиеся на хлебкомбинате, слишком пострадала, по ее мнению, от длительного и неаправильного хранения».

Что ж, все эти резоны говорят о том, что при хозяйском подходе к делу можно и нужно бережно использовать любой вид деревянной тары, на изытовление которой идет древесина, и порой ценных пород. Значит, говорить о ящиках без стоимости нельзя, даже если эта стоимость отсутствует в графах накладных и бухгалтерских отчетов.

Кстати, заместитель директора совхоза «Майский» Н. И. Воронин сообщил нам, что этому хозяйству вполне пригодились бы ящики из-под импортных овощей и фруктов, и оно готово приобретать их у горлододовощторга тысяч по пять ежегодно. Но оплат-таки при условии, что таря будет исправной.

Сегодня — 85 лет со дня рождения С. В. ИЛЮШИНА

УЧЕНЫЙ. КОНСТРУКТОР. ЧЕЛОВЕК. ТВОРЕЦ ЛЕГЕНДАРНЫХ ИЛОВ

Рассказывает Генеральный конструктор, доктор технических наук,
Герой Социалистического Труда, лауреат Ленинской премии
Г. В. НОВОЖИЛОВ.

Генрих Васильевич Новожилов в настоящее время возглавляет конструкторское бюро имени С. В. Ильюшина. Он охотно согласился рассказать вологодчанам о своем учителе, наставнике и друге С. В. Ильюшине.

Имя Сергея Владимировича Ильюшина навсегда вошло в историю отечественной авиации, в историю первого в мире социалистического государства. Возглавив в 1933 году конструкторское бюро, С. В. Ильюшин создал свыше пятидесяти типов самолетов, принеся блистательную славу нашей авиации. Сергей Владимирович принадлежал к числу тех выдающихся конструкторов, в творческой деятельности которых с огромной силой проявились дальновидность, деловитость, целеустремленность, упорство и твердая система в работе.

С. В. Ильюшин был не просто конструктором. Летчик его считали пилотом. Механики — механиком. Ильюшин — крупный ученый, говорили о нем его коллеги, академики. И все они по-своему правы. Действительно, Сергей Владимирович в молодости летал. Во время гражданской войны шестой авиационный полк, где служил Ильюшин, делал чудеса: из груды обломков здесь соорудили летательные аппараты, на которых дрались в небе над Архангельском...

Об Ильюшине — выдающемся ученом — убедительно говорят созданные им самолеты. Источником научного предвидения Сергея Владимировича — умение анализировать не только пути развития авиационной техники, но также тактики воздушной войны (при создании боевых самолетов) и экономики воздушного транспорта (при создании пассажирских самолетов). Но это не все. По продолжительности

летной жизни лишь немногие самолеты в истории мировой авиации могут с ними соперничать.

Сергею Владимировичу было свойственно лаконичное и четкое изложение мысли. Его, действительно, понимали с полуслова. Поэтому технические советы и другие соображения у Генерального конструктора всегда отличались строгостью и логичностью. То же было и у чертежных досок конструкторов и за рабочими столами расчетчиков. Кстати, этой работе Сергей Владимирович всегда уделял много времени и считал ее основной.

Решения Генерального конструктора отличались тщательностью и всесторонней продуманностью, логичной строгостью и технической простотой. Характерно и другое: Сергей Владимирович никогда не настаивал (ради мнимого авторитета) на своих решениях, если вдруг обнаруживались ошибки.

Он на равных вел дискуссию с помощниками, стараясь убедить в правильности своей идеи, а не навязать ее. Подобный подход, который характеризует еще и скромность человека, свойствен лишь людям больших знаний. Именно они никогда не стесняются признать, что чего-то не знают.

Деловитость Сергея Владимировича проявлялась также в непререкающей точности, пунктуальности и верности слову. Про таких людей обычно говорят: «он человек обязательный». Это в полной мере относилось к С. В. Ильюшину и дисциплинирующее влияло на

весь коллектив. Доверие всех его членов к своему руководителю, основанное, в частности, на верности слову, — один из необходимых факторов авторитета.

Сергею Владимировичу было одинаково присуще качество и инженера, и ученого. Создавая, он стремился вынуть из физического смысла явления, глубокое понимание которого, в свою очередь, помогает добиваться совершенства конструкции.

Часто говорят о смекалке в решении научных и технических проблем. Но смекалка бывает разной. Решения С. В. Ильюшина всегда были основаны не только на глубоких знаниях своего дела и богатой интуиции, но и на большой уверенности в работе всего коллектива.

Научно обоснованная смекалка помогла Сергею Владимировичу уже в начале 30-х годов создать двухмоторный бомбардировщик ИР-26, поразивший ряд ученых средних бомбардировщиков: ДБ-3, ДБ-3Ф, ИЛ-4.

Следующая машина — штурмовик Ил-2 — воплотила в себе такие качества, которые обеспечивали усиленную боевую мощь наступательных действий наших частей и сыграли исключительную роль в разгроме немецких войск. Эту грозную машину в армии прозвали «летающий танк».

Во время войны С. В. Ильюшин разработал самолеты Ил-3 и Ил-10. В послевоенный период — серийные реактивные бомбардировщики, в том числе Ил-22 и Ил-28. Первый был экспериментальным самолетом и помог решить ряд проблем реактивной авиации. Самолет Ил-28 поступил в массо-

вое серийное производство и строился многие годы.

Еще шла война. Илы громил врага, а коллектив получил задание — приступить к проектированию пассажирского самолета. В этом отразилась работа партии о создании авиационной техники будущего. Первыми послевоенными пассажирскими самолетами быстро развивавшейся гражданской авиации стали самолеты Ил-12 и Ил-14. А в век реактивной техники на аэродромах Советского Союза и многих стран мира появились турбовинтовые Ил-18. Кстати, в апреле исполнилось 20 лет со дня начала эксплуатации этого массового пассажирского самолета Аэрофлота СССР.

Создание под руководством С. В. Ильюшина реактивного пассажирского лайнера Ил-62 — новый качественный скачок. Этот самолет поражает размерами, изяществом и совершенством форм. И сегодня эта машина является флагманом Аэрофлота. Она комфортабельна, экономична, легка в управлении и устойчива в полете. Если говорить об Ил-62, то в отечественном авиостроении эта машина во многих отношениях новаторская. Установка двигателей на хвостовой части, автоматическая система управления полетом, система энергетического переменного тока, множество других новизн применялись впервые.

Нельзя не сказать и о некоторых замечательных чертах характера Сергея Владимировича. Он всегда был скромным и тактичным, сдержанным и предупредительным человеком, прост и ровен со всеми. Никогда не повышал голоса и не «распекал» своих сотрудников. Его «ты» в обращении звучало дружелюбно. Подчиненные знали, что, если Сергей Владимирович перешел на «ты», был ли строгий, он был недоумен работой. Его замечания

звучали скорее как нарекание или замечание, чем как упрек. А воздействие их было сильней любых распекающих.

Мне довелось трудиться рядом с Ильюшиным и под его руководством свыше двадцати лет. И я всегда с волнением вспоминаю 1948 год, когда пришел в конструкторское бюро, будущий инженер Московского авиационного института. Как ученику, а теперь и преемнику Ильюшина, мне памятно его напутствие нам, выпускникам института, пришедшим в ОКБ: «В нашем коллективе девиз один — работа, работа и еще раз работа, но работа продуктивная, а не в корыти. Без зазнайства, когда получается хорошо. Это тебе сделано добротой и оправдало себя в эксплуатации — используй. Моей, когда исполню, что можешь сделать лучше».

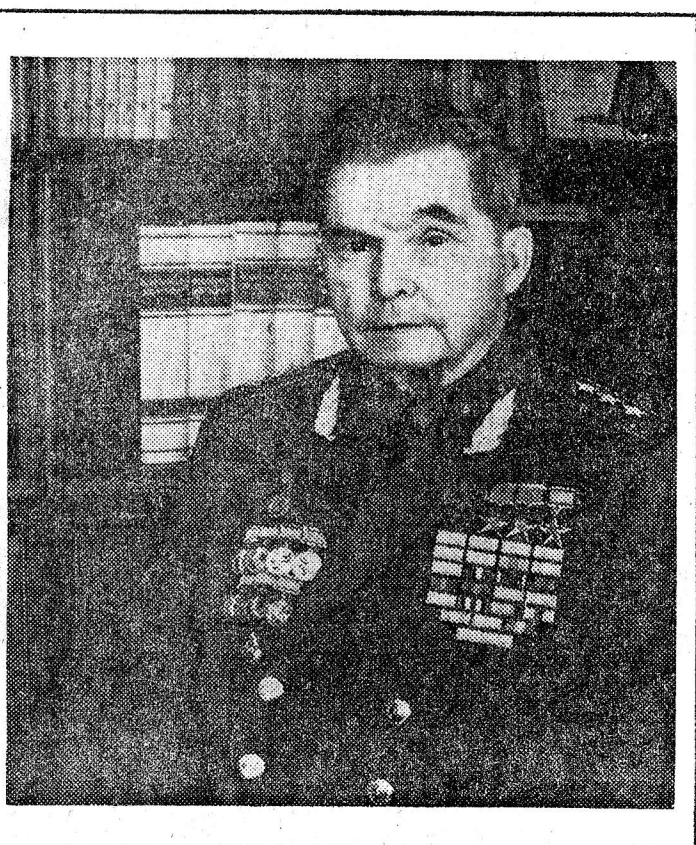
Наше Отделение конструкторского бюро имени Сергея Ильюшина постоянно продолжает традиции Генерального конструктора. В 1978 году начал эксплуатироваться транспортный самолет Ил-76Т грузоподъемностью до 40 тонн.

Последняя наша новинка — широкофюзеляжный аэробус Ил-86, призванный снизить плотность воздушного движения на наиболее напряженных линиях. Вместимость нового лайнера — 350 мест, скорость — 900 километров в час. Аэробус снабжен встроеными трапами, на нижней палубе для багажа устроены стеллажи с ячейками. Это позволяет сократить время пребывания пассажиров в аэропорту до минимума.

Сергей Владимирович о себе рассказывал всегда очень лаконично. Он любил повторять: «Лучше всего поют о конструкторе в небе самолета». Об Ильюшине его самолеты продолжают петь свою выразительную песню.

«Время постоянно выдвигает новые требования, ставит новые задачи. И как бы велики ни были наши сегодняшние достижения, я думаю, — это лишь ступеньки на пути бесконечного дерзания человеческого разума».

С. В. ИЛЮШИН.



«НЕТ МЕСТНОСТИ КРАШЕ...»

«...НЕТ ДЛЯ МЕНЯ МЕСТНОСТИ КРАШЕ, ЧЕМ МОЯ ЛЮБИМАЯ РОДИНА — ВОЛОГОДСКИЙ ИЛЮШИНСКИЙ РАЙОН (ЭТО ПИСЬМО С. В. ИЛЮШИНА СВОИМ ЗЕМЛЯКАМ)».

31 марта исполняется 85 лет со дня рождения нашего замечательного земляка — выдающегося конструктора, одного из основоположников советского авиостроения, трижды Героя Социалистического Труда, лауреата Ленинской и Государственных премий, академика, генерал-полковника инженерно-технической службы Сергея Владимировича Ильюшина. В 1933 году он организовал и возглавил конструкторское бюро, деятельность которого связана с развитием трех родов авиации: штурмовой, бомбардировочной и пассажирской. С. В. Ильюшиным создано большое количество типов самолетов. Среди них Ил-2, Ил-4, Ил-12, Ил-14, Турбовинтовой трансcontinentalный самолет Ил-62 стал флагманом Аэрофлота СССР.

О некоторых сторонах творческой деятельности и жизни, о связях конструктора с родным краем рассказывается на этой странице.

Так началась жизнь Сергея Владимировича Ильюшина. Поработав на фабрике кирпичником, он в 1910 году перебрался в Петербург. Но и здесь было не так просто. Только место чернорабочего на красильной фабрике. Потом была изобретательная работа на прокладочном Амурской железной дороге и на стройке судостроительного завода в Ревеле (ныне Таллин)...

С началом первой мировой войны Ильюшина призвали в армию и назначили помощником пилота в команду военного начальника города Вологды. Но, к счастью, малоинтересная писарская служба была непродолжительной, и вскоре Сергей оказался в Петербурге, на командном аэродроме. Его назначили в команду, обслуживающую коммандированных самолетов. Вскоре он перешел на работу в заводские мастерские. Там он встретил Сергея Владимировича Ильюшина. Работа была интересной. И чем лучше моторист — Ильюшин узнавал крылатую технику, тем сильнее радовался в нем желание самому сесть за штурвал самолета. Это заметил летчик Григорьев и стал учить Ильюшина сложному летному делу. Летом 1917 года мечта Сергея осуществилась — он стал летчиком.

Когда произошла Октябрьская революция, для Ильюшина не было вопроса: к кому идти. Он сразу встал в ряды тех, кто власть Советов признал своей родной властью. Там-то, в рядах Красной Армии, Ильюшин и познакомился с группой товарищей по заданию: Вологодского района, основателем партийной ячейки в педагогическом институте. Ильюшин энергично занялся созданием комсомольских организаций на Вологодчине. Через много лет он очень тепло вспоминал о той поре: «Помню, в 1918 году вместе с Алексеем Ивановичем, замечательным человеком, студентом пединститута, на ноябрьские праздники ходили в Кубенское. Снег по пояс — идем по льду, а из-под льда — вода. Там-то и начали речь держать перед ребятами. Я, конечно, не очень хорошо говорил, но очень горячо. Вот Леня — это настоящий оратор был. Вологодские ребята откликнулись, глазами загорались и откуда только слова берутся! Многому я от него научился... Да мало ли у нас тогда замечательных ребят было!»

Эти строки взяты из воспоминаний Сергея Владимировича, которые бережно хранятся в его семье. Человек необычайной скромности, он мало рассказывал о себе, и в его документах — больше о друзьях, работавших с ним на строительстве самолетов. Когда же речь заходила о родных местах Сергея Владимировича, он, по словам Анастасии Васильевны — жены и друга Генерального конструктора, с гордостью, улыбаясь от души, говорил:

«Вологодский, вологодский! А как же! Сергей Владимирович горячо, до слез любил свой край и после 1948 года почти ежегодно приезжал в полное Вологодское, чтобы отдохнуть от больших дел, порыбачить и

поохотиться. Здесь, на том самом месте, откуда еще в детстве он любил в красной рубашке и в сапогах, он в 1910 году перебрался в Петербург. Но и здесь было не так просто. Только место чернорабочего на красильной фабрике. Потом была изобретательная работа на прокладочном Амурской железной дороге и на стройке судостроительного завода в Ревеле (ныне Таллин)...

С началом первой мировой войны Ильюшина призвали в армию и назначили помощником пилота в команду военного начальника города Вологды. Но, к счастью, малоинтересная писарская служба была непродолжительной, и вскоре Сергей оказался в Петербурге, на командном аэродроме. Его назначили в команду, обслуживающую коммандированных самолетов. Вскоре он перешел на работу в заводские мастерские. Там он встретил Сергея Владимировича Ильюшина. Работа была интересной. И чем лучше моторист — Ильюшин узнавал крылатую технику, тем сильнее радовался в нем желание самому сесть за штурвал самолета. Это заметил летчик Григорьев и стал учить Ильюшина сложному летному делу. Летом 1917 года мечта Сергея осуществилась — он стал летчиком.

Когда произошла Октябрьская революция, для Ильюшина не было вопроса: к кому идти. Он сразу встал в ряды тех, кто власть Советов признал своей родной властью. Там-то, в рядах Красной Армии, Ильюшин и познакомился с группой товарищей по заданию: Вологодского района, основателем партийной ячейки в педагогическом институте. Ильюшин энергично занялся созданием комсомольских организаций на Вологодчине. Через много лет он очень тепло вспоминал о той поре: «Помню, в 1918 году вместе с Алексеем Ивановичем, замечательным человеком, студентом пединститута, на ноябрьские праздники ходили в Кубенское. Снег по пояс — идем по льду, а из-под льда — вода. Там-то и начали речь держать перед ребятами. Я, конечно, не очень хорошо говорил, но очень горячо. Вот Леня — это настоящий оратор был. Вологодские ребята откликнулись, глазами загорались и откуда только слова берутся! Многому я от него научился... Да мало ли у нас тогда замечательных ребят было!»

Эти строки взяты из воспоминаний Сергея Владимировича, которые бережно хранятся в его семье. Человек необычайной скромности, он мало рассказывал о себе, и в его документах — больше о друзьях, работавших с ним на строительстве самолетов. Когда же речь заходила о родных местах Сергея Владимировича, он, по словам Анастасии Васильевны — жены и друга Генерального конструктора, с гордостью, улыбаясь от души, говорил:

«Вологодский, вологодский! А как же! Сергей Владимирович горячо, до слез любил свой край и после 1948 года почти ежегодно приезжал в полное Вологодское, чтобы отдохнуть от больших дел, порыбачить и

поохотиться. Здесь, на том самом месте, откуда еще в детстве он любил в красной рубашке и в сапогах, он в 1910 году перебрался в Петербург. Но и здесь было не так просто. Только место чернорабочего на красильной фабрике. Потом была изобретательная работа на прокладочном Амурской железной дороге и на стройке судостроительного завода в Ревеле (ныне Таллин)...

С началом первой мировой войны Ильюшина призвали в армию и назначили помощником пилота в команду военного начальника города Вологды. Но, к счастью, малоинтересная писарская служба была непродолжительной, и вскоре Сергей оказался в Петербурге, на командном аэродроме. Его назначили в команду, обслуживающую коммандированных самолетов. Вскоре он перешел на работу в заводские мастерские. Там он встретил Сергея Владимировича Ильюшина. Работа была интересной. И чем лучше моторист — Ильюшин узнавал крылатую технику, тем сильнее радовался в нем желание самому сесть за штурвал самолета. Это заметил летчик Григорьев и стал учить Ильюшина сложному летному делу. Летом 1917 года мечта Сергея осуществилась — он стал летчиком.

Когда произошла Октябрьская революция, для Ильюшина не было вопроса: к кому идти. Он сразу встал в ряды тех, кто власть Советов признал своей родной властью. Там-то, в рядах Красной Армии, Ильюшин и познакомился с группой товарищей по заданию: Вологодского района, основателем партийной ячейки в педагогическом институте. Ильюшин энергично занялся созданием комсомольских организаций на Вологодчине. Через много лет он очень тепло вспоминал о той поре: «Помню, в 1918 году вместе с Алексеем Ивановичем, замечательным человеком, студентом пединститута, на ноябрьские праздники ходили в Кубенское. Снег по пояс — идем по льду, а из-под льда — вода. Там-то и начали речь держать перед ребятами. Я, конечно, не очень хорошо говорил, но очень горячо. Вот Леня — это настоящий оратор был. Вологодские ребята откликнулись, глазами загорались и откуда только слова берутся! Многому я от него научился... Да мало ли у нас тогда замечательных ребят было!»

Эти строки взяты из воспоминаний Сергея Владимировича, которые бережно хранятся в его семье. Человек необычайной скромности, он мало рассказывал о себе, и в его документах — больше о друзьях, работавших с ним на строительстве самолетов. Когда же речь заходила о родных местах Сергея Владимировича, он, по словам Анастасии Васильевны — жены и друга Генерального конструктора, с гордостью, улыбаясь от души, говорил:

«Вологодский, вологодский! А как же! Сергей Владимирович горячо, до слез любил свой край и после 1948 года почти ежегодно приезжал в полное Вологодское, чтобы отдохнуть от больших дел, порыбачить и

поохотиться. Здесь, на том самом месте, откуда еще в детстве он любил в красной рубашке и в сапогах, он в 1910 году перебрался в Петербург. Но и здесь было не так просто. Только место чернорабочего на красильной фабрике. Потом была изобретательная работа на прокладочном Амурской железной дороге и на стройке судостроительного завода в Ревеле (ныне Таллин)...

С началом первой мировой войны Ильюшина призвали в армию и назначили помощником пилота в команду военного начальника города Вологды. Но, к счастью, малоинтересная писарская служба была непродолжительной, и вскоре Сергей оказался в Петербурге, на командном аэродроме. Его назначили в команду, обслуживающую коммандированных самолетов. Вскоре он перешел на работу в заводские мастерские. Там он встретил Сергея Владимировича Ильюшина. Работа была интересной. И чем лучше моторист — Ильюшин узнавал крылатую технику, тем сильнее радовался в нем желание самому сесть за штурвал самолета. Это заметил летчик Григорьев и стал учить Ильюшина сложному летному делу. Летом 1917 года мечта Сергея осуществилась — он стал летчиком.

МОГУЧИЕ КРЫЛЬЯ

А. С. ЯКОВЛЕВ,
Генеральный конструктор, академик, дважды Герой Социалистического Труда, лауреат Ленинской и Государственных премий.

Мне вспоминается высказывание Леонида Ильича Брежнева об Ильюшине и его самолетах. «Дело было так. На одной из партийных конференций Ленинградского района города Москвы, проходившей в концертном зале «Советская», в числе почетных гостей в президиуме был Леонид Ильич Брежнев».

В переписке, за чайным столом, Леонид Ильич подсел к нам с Артемом Ивановичем Микозом. Разговаривали на самые различные темы. Он расспрашивал о конструкторах, интересовался их здоровьем, выслушал, над чем работаем.

Мы получили доброту от Ильюшина, на вернувшись документально в министерство, — сказал между прочим Леонид Ильич. «Хоть день-два в неделю приезжайте в КБ, и то хорошо. Там люди, как Ильюшин, бороться не знают. Это — сила».

О Сергее Владимировиче Ильюшине говорил он очень тепло. Вспоминал годы войны, когда, будучи членом Военного совета фронта, встречался с боевой работой наших летчиков на штурмовиках Ильюшина-Ил-2.

«А Ил-18, — продолжал он, — основной самолет Аэрофлота. Великий труд инженера Ильюшина, побольше бы нам таких».

Точнее, пожалуй, не скажешь...

ЛИСТАЯ СЕМЕЙНЫЕ АЛЬБОМЫ...

Жена С. В. Ильюшина — Анастасия Васильевна пригласила нас в кабинет Сергея Владимировича, и мы посидим в своеобразном домашнем музее. Вдоль всей стены стеллажи с любимыми книгами конструктора. На отдельном полке — произведения о нашем крае. Книга В. Милкова «По земле Вологодской» поставлена на таком месте, что видна ее обложка, и она как бы открывает этот раздел библиотеки. А «закрывает» его сборник «Имена воложан в науке и технике». Тут же находится выполненный на дереве герб древней Вологды — подарок землякам.

Очень скромно и просто выглядит вся обстановка в домашнем рабочем кабинете конструктора. На просторном столе стоит изящная из бронзы фигура В. И. Ленина. Лежат письма, которых очень много приходится в семье Ильюшиных. На книжном стеллаже и на отдельных подставках — модели самолетов.

Одна из стен кабинета оформлена семейной уже после смерти Сергея Владимировича. На красном бархате полблестящих орденов и медалей. С. В. Ильюшин за плодотворный вклад в развитие советской авиации был награжден орденом Ленина, орденом Октябрьской Революции, тремя орденами Красного Знамени, двумя орденами Суворова... Тут же висит восемь медалей лауреата Государственной премии и медалей лауреата Ленинской премии. Чуть повыше эти награды прикреплены к бархату три золотых медали «Серп и Молот» Героя Социалистического Труда. На тумбочке установлен бюст Сергея Владимировича, выполненный мастером с к. и м. скульптором М. Манисером.

Невозможно не обратить внимание на баян, который в минуты отдыха брал в руки Сергей Владимирович.



У нас хранятся еще две гармоньки, которые так популярны на Вологодчине. Как рассказывает Анастасия Васильевна, — на гармоньке Сергей Владимирович играл еще в молодости. А вот на баяне выучился играть, когда ему было уже семьдесят. Произошло это так. В конструкторском бюро создали свою художественную самодеятельность. Аккомпанировать же хору было некому. Сергей Владимирович купил баян, быстро освоил его и выступал на концертах...

На отдельной тумбочке лежат несколько семейных альбомов. Вместе с Анастасией Васильевной нетерпеливо листаем странички, плотно закрашенные фотографиями разных лет. Некоторые снимки были сделаны еще до революции, в те годы, когда Сергей Владимирович ушел из родного дома на заработки.

Немало страниц занимают снимки, запечатлевшие конструктора в рабочей обстановке. Сергей Владимирович никогда специально не позировал фотографам, поэтому все снимки — как бы выхваченные из жизни моменты его неутомимой деятельности. Вот он проводит совещание со своими помощниками. На столе — чер-

тежи и схемы рождающихся самолетов. Чувствуется, что идет серьезный и деловой разговор. На другом снимке С. В. Ильюшин запечатлен в одном из цехов завода. Здесь царит рабочая обстановка. А вот уже пожелтевшие от времени фотографии — М. И. Калинин вручает С. В. Ильюшину в Кремле награду.

Сергей Владимирович был хорошим собеседником, и об этом очень красноречиво рассказывают фотографии. На одной из них запечатлена встреча С. В. Ильюшина с известным в годы войны летчиком, дважды Героем Советского Союза, ныне маршалом авиации А. Н. Ефимовым. На другой — задушевный разговор А. И. Микоза и С. В. Ильюшина во время перерыва на XXIII съезде партии.

Круг знакомств Сергея Владимировича был очень широк. Но его самыми близкими друзьями были люди, связанные с авиацией. В годы Великой Отечественной войны Г. В. Береговой, ныне дважды Герой Советского Союза, летчик-космонавт, воевал на легендарном штурмовике, созданным конструкторским бюро С. В. Ильюшина. Позднее, оценивая заслуги этого самолета, Береговой писал: «Ил-2, как самолет поля боя, конструктивно очень удачно найдено сочетание скорости, маневренности и огня. Его удары по врагу были неожиданными и сокрушительными».

В альбоме — фотографии, показывающие С. В. Ильюшина в кругу семьи. Вот он беседует со своим старшим сыном Владимиром — летчиком-испытателем, Героем Советского Союза, генерал-майором авиации. На другом снимке — Сергей Владимирович в окружении сыновей Сергея и Саши. Они тоже связаны с авиацией. Анастасия Васильевна, ныне тридцатилетняя проработала конструктором в бюро, которое теперь носит имя С. В. Ильюшина.

Пожелтевшие странички альбомов... Сотни фотографий разных лет рассказывают о большой жизни выдающегося авиаконструктора, его друзей и товарищей, о его семье.

На снимках: Г. В. Береговой, С. В. Ильюшин и Г. В. Новожилов; семья Ильюшиных.

ВЕХИ БОЛЬШОЙ ЖИЗНИ

1894 г. — 31 марта в деревне Дилалево Вологодской губернии родился С. В. Ильюшин.

1917 г. — окончание летной школы. С. В. Ильюшин вошел в состав революционного комитета аэродрома.

1918 г. — работа в Вологодском городском Совете народного хозяйства заведующим отделом промышленности. Вступил в партию. Участие в организации партийной ячейки педагогического института.

1926 г. — окончил Военно-воздушную академию РККА им. проф. Н. Е. Жуковского.

1933 г. — С. В. Ильюшин возглавил бригаду по проектированию дальнего бомбардировщика.

1937 г. — установлен мировой рекорд дальности полета на самолете ДБ-3. С. В. Ильюшин награжден орденом Ленина и избран депутатом Верховного Совета СССР.

1941 г. — С. В. Ильюшину присвоено звание Героя Социалистического Труда.

1947 г. — первый полет пассажирского самолета Ил-18.

1948 г. — первый полет бомбардировщика Ил-28.

1957 г. — С. В. Ильюшин награжден орденом Ленина и второй Золотой медалью «Серп и Молот».

1958 г. — на Ил-18 установлен ряд мировых рекордов скорости полета и подъема грузов на высоту.

1960 г. — за создание самолета Ил-18 С. В. Ильюшину присуждена Ленинская премия.

1968 г. — избран действительным членом Академии наук СССР.

1974 г. — награжден орденом Ленина и третьей медалью «Серп и Молот».

1977 г. — 14 января в городе Вологде открыт бюст Сергею Владимировичу Ильюшину.

1977 г. — 9 февраля С. В. Ильюшин скончался.

1977 г. — в апреле совхоз «Березниковский» Вологодского района постановлением Совета Министров РСФСР переименован в совхоз имени С. В. Ильюшина.

1978 г. — 5 мая на территории конструкторского бюро имени С. В. Ильюшина открыт памятник — самолет-штурмовик Ил-2.

1979 г. — 30 марта в конструкторском бюро открыт музей С. В. Ильюшина.



Редакция благодарит жену конструктора Анастасию Васильевну Ильюшину за помощь в подготовке материала и предоставленные для публикации фотографии из семейного архива.

Страницу подготовил наш специальный корреспондент Л. ПАННЕР, Вологда — Москва — Дилалево.

ОБЫКНОВЕННАЯ ТРАГЕДИЯ

РИМ. Пятидесятилетняя Анна Пуллино умерла от хронического недоедания. Когда родители привели ребенка в неонатальную клинику, врачи уже ничего не могли поделать. Организм девочки был настолько ослаблен голодом, что лекарства оказались бессильны.

Отец Анны — Чиро Пуллино уже несколько лет не имеет работы. Семья, где подрастают еще пятеро детей, вынуждена жить в темном подвале в одном из беднейших кварталов Неаполя. У родителей не было денег для того, чтобы купить заболелшему бронхитом ребенку немного горохового молока и вовремя вызвать врача.

Трагедия семьи Пуллино — пример далеко

не единственный. Только за последние месяцы в неонатальных клиниках более шестидесяти детей умерли от болезней, которые, как отмечают газеты, типичны в условиях нищеты и плохого питания.

Неаполь прочно держит печальное «первенство» по детской смертности не только в Италии, но и во всей Западной Европе. Это, подчеркивает печать, — результат острого экономического кризиса, массового безработицы, нищеты, примитивности системы здравоохранения. В бедных кварталах Неаполя, в сырых перенаселенных домах, где нет элементарных удобств, живут около 25 тысяч человек, и 33 процента из них — дети.

(Корр. ТАСС).

СЧАСТЬЕ РАБОЧЕЙ СЕМЬИ

ТАШКЕНТ. В числе первых пришла с поздравлениями в дом к Ризаевым врач Н. Ханатурова. Впрочем, визит этот был и деловым: участковый детский врач поспешила познакомиться с новым подопечным — у Матлюбы Ризаевой, шестилетней девочки, родился одиннадцатый ребенок.

Участковый врач — лишь одна из многих, кто помогает Матлюбе растить детей крепкими, не боящимися недугов. Этим занимаются и патронажная сестра, и повар детской молочной кухни, и весь штат районной детской консультации. Как-то М. Ризаева заинтересовалась, во что обходится государство забота о ее детях. Оказалось, что расходы, связанные с рождением каждого ребенка, составляют в среднем около трех тысяч рублей. Сама мать за медицинскую помощь ей и детям, естественно, не платит ничего. Практически никаких затрат не несет она и за специальное детское пита-

ние, медикаменты, отдых детей в санаториях и пионерских лагерях.

Каждый раз, когда Матлюба готовилась отдать матерью, государство предоставляло ей оплачиваемый отпуск — до и после родов. Бесспорно добавку к семейному бюджету Ризаевых составляют и специальные единовременные и ежемесячные пособия, выплачиваемые из средств социального страхования. Для многодетной семьи был выделен отдельный просторный дом.

И в заключение немного статистики. По данным ЦСУ СССР, государственные пособия по беременности и родам, на предметы ухода и кормления ребенка только в 1977 году в целом по стране составили 1370 миллионов рублей. Воспитание и уход за детьми осуществляют 120 тысяч детских дошкольных учреждений. За здоровьем матери и ребенка следят около 12 тысяч детских поликлиник и около 11 тысяч женских консультаций.

(Корр. ТАСС).



VII ЛЕТНЯЯ СПАРТАКИАДА НАРОДОВ РСФСР

ТРИ ДНЯ БОРЬБЫ

В Вологде состоялся финал VII летней Спартакиады народов РСФСР по радиоспорту.

Во вторник в специально отведенном для соревнований классе начался спор за победу. В этом классе находились коммюнисты, а также участники и судьи. Если бы кто-то наблюдал за работой того или другого спортсмена — пожалуй, зайдя в комнату участников и смотря телевизор: все видно как на ладони.

У мужчин во время приема буквенных и цифровых радиogramм, можно сказать, не было конкуренции. С. Зеленов из Владимира, 229 и 250 знаков — таковы его результаты. У занявшего второе место мастера спорта Н. Дидюка из Владимира показатели гораздо ниже — 199 и 209 знаков.

А как наши ребята? В общем-то они выступили не так уж и плохо. С. Киселев, набравший 337 очков, был в таблице седьмым, а Н. Смердов — одиннадцатым.

В приеме радиogramм у женщин сильнейшей, впрочем, это и ожидалось, оказалась представительница Дагестанской АССР М. Исакова — 189 и 200 знаков.

Собственно, вряд ли кто сомневался, что Исакова уступит кому-то общее первое место. Действительно, она также впоследствии уверенно действовала при передаче радиogramм. В итоге дагестанская спортсменка набрала 573,7 очка и поднялась на верхнюю ступеньку пьедестала почета. Л. Полещук из команды Московской области заняла второе место.

Нашим спортсменкам тоже не спало. Пятое место Л. Ивановой и седьмое Г. Кушиной — результаты, конечно же, высокие.

Но вернемся к первому дню. После него вперед вышла команда Липецкой области. А фавориты — владимирцы и москвичи были несколько сзади. Правда, после второго дня все стало становиться на свои места. Команда Московской области стала лидером, а вологжане заняли лишь шестое место.

В чемпионате участвовали также юнцы и девушки. У юношей общую победу одержал свердловчанин В. Лялюков — 466,4 очка. Вторым здесь был А. Голубев из Липецка и третьим С. Фомичев из Пензы, выступивший в личном зачете. Вологжане В. Мельников занял предпоследнее, восьмое место.

У девушек лучший результат — 475 очков — показала М. Станиславская из Липецка. Вологжанка Н. Мокрова была шестой.

...В четверг как всегда многолюдно было и у таблиц, отражающих ход спартакиады, и в комнате участников.

Оставался один вид программы — передача радиogramм мужчинами.

На экране телевизора С. Зеленов.

Хорошо работает Станислав, — сказал кто-то из его однолюбников.

Но вот судьи объявляют результат: 176,5 и 157,9 знака. В итоге — 291 очко.

Место участника занимает вологжанин С. Киселев. И он опережает владимирского спортсмена, получив 310,4 очка. В этом виде программы Сергей был первым.

Однако по общей сумме С. Зеленов уверенно занял первое место. У него 770 очков. Второе место у Н. Дидюка — 650,9 очка. А С. Киселев набрал 647,4 очка и вошел в тройку призеров. Это большой успех вологодского спортсмена.

Командную победу одержали радиоспортсмены Московской области, владимирцы на втором, липчане — на третьем месте. Вологжане заняли пятое место.

На снимке: вологжанка Г. Кушинова.

П. НЕПРЯХИН.

Фото В. РЫБНИКОВА.

НА СНИМКЕ: вологжанка Г. Кушинова.

П. НЕПРЯХИН.

Фото В. РЫБНИКОВА.

НА СНИМКЕ: вологжанка Г. Кушинова.

П. НЕПРЯХИН.

Фото В. РЫБНИКОВА.

НА СНИМКЕ: вологжанка Г. Кушинова.

П. НЕПРЯХИН.

Фото В. РЫБНИКОВА.

НА СНИМКЕ: вологжанка Г. Кушинова.

П. НЕПРЯХИН.

Фото В. РЫБНИКОВА.

НА СНИМКЕ: вологжанка Г. Кушинова.

П. НЕПРЯХИН.

Фото В. РЫБНИКОВА.

НА СНИМКЕ: вологжанка Г. Кушинова.

П. НЕПРЯХИН.

Фото В. РЫБНИКОВА.

НА СНИМКЕ: вологжанка Г. Кушинова.

П. НЕПРЯХИН.

Фото В. РЫБНИКОВА.

НА СНИМКЕ: вологжанка Г. Кушинова.

П. НЕПРЯХИН.

Фото В. РЫБНИКОВА.

НА СНИМКЕ: вологжанка Г. Кушинова.

П. НЕПРЯХИН.

Фото В. РЫБНИКОВА.

НА СНИМКЕ: вологжанка Г. Кушинова.

П. НЕПРЯХИН.

Фото В. РЫБНИКОВА.

НА СНИМКЕ: вологжанка Г. Кушинова.

П. НЕПРЯХИН.

Фото В. РЫБНИКОВА.

НА СНИМКЕ: вологжанка Г. Кушинова.

П. НЕПРЯХИН.

Фото В. РЫБНИКОВА.

НА СНИМКЕ: вологжанка Г. Кушинова.

П. НЕПРЯХИН.

Фото В. РЫБНИКОВА.

НА СНИМКЕ: вологжанка Г. Кушинова.

П. НЕПРЯХИН.

Фото В. РЫБНИКОВА.

НА СНИМКЕ: вологжанка Г. Кушинова.

П. НЕПРЯХИН.

Фото В. РЫБНИКОВА.

НА СНИМКЕ: вологжанка Г. Кушинова.

П. НЕПРЯХИН.

Фото В. РЫБНИКОВА.

НА СНИМКЕ: вологжанка Г. Кушинова.

П. НЕПРЯХИН.

Фото В. РЫБНИКОВА.

НА СНИМКЕ: вологжанка Г. Кушинова.

П. НЕПРЯХИН.

Фото В. РЫБНИКОВА.

НА СНИМКЕ: вологжанка Г. Кушинова.

П. НЕПРЯХИН.

Фото В. РЫБНИКОВА.

НА СНИМКЕ: вологжанка Г. Кушинова.

П. НЕПРЯХИН.

Фото В. РЫБНИКОВА.

НА СНИМКЕ: вологжанка Г. Кушинова.

П. НЕПРЯХИН.

Фото В. РЫБНИКОВА.

НА СНИМКЕ: вологжанка Г. Кушинова.

П. НЕПРЯХИН.

Фото В. РЫБНИКОВА.

НА СНИМКЕ: вологжанка Г. Кушинова.

П. НЕПРЯХИН.

Фото В. РЫБНИКОВА.

НА СНИМКЕ: вологжанка Г. Кушинова.

П. НЕПРЯХИН.

Фото В. РЫБНИКОВА.

НА СНИМКЕ: вологжанка Г. Кушинова.

П. НЕПРЯХИН.

Фото В. РЫБНИКОВА.

НА СНИМКЕ: вологжанка Г. Кушинова.

П. НЕПРЯХИН.

Фото В. РЫБНИКОВА.

НА СНИМКЕ: вологжанка Г. Кушинова.

П. НЕПРЯХИН.

Фото В. РЫБНИКОВА.

НА СНИМКЕ: вологжанка Г. Кушинова.

П. НЕПРЯХИН.

Фото В. РЫБНИКОВА.

НА СНИМКЕ: вологжанка Г. Кушинова.

П. НЕПРЯХИН.

Фото В. РЫБНИКОВА.

НА СНИМКЕ: вологжанка Г. Кушинова.

П. НЕПРЯХИН.

Фото В. РЫБНИКОВА.

НА СНИМКЕ: вологжанка Г. Кушинова.

П. НЕПРЯХИН.

Фото В. РЫБНИКОВА.

НА СНИМКЕ: вологжанка Г. Кушинова.

П. НЕПРЯХИН.

Фото В. РЫБНИКОВА.

НА СНИМКЕ: вологжанка Г. Кушинова.

П. НЕПРЯХИН.

Фото В. РЫБНИКОВА.

НА СНИМКЕ: вологжанка Г. Кушинова.

П. НЕПРЯХИН.

Фото В. РЫБНИКОВА.

НА СНИМКЕ: вологжанка Г. Кушинова.

П. НЕПРЯХИН.

Фото В. РЫБНИКОВА.

НА СНИМКЕ: вологжанка Г. Кушинова.

П. НЕПРЯХИН.

Фото В. РЫБНИКОВА.

НА СНИМКЕ: вологжанка Г. Кушинова.

П. НЕПРЯХИН.

Фото В. РЫБНИКОВА.

НА СНИМКЕ: вологжанка Г. Кушинова.

П. НЕПРЯХИН.

Фото В. РЫБНИКОВА.

НА СНИМКЕ: вологжанка Г. Кушинова.

П. НЕПРЯХИН.

Фото В. РЫБНИКОВА.

НА СНИМКЕ: вологжанка Г. Кушинова.

П. НЕПРЯХИН.

Фото В. РЫБНИКОВА.

НА СНИМКЕ: вологжанка Г. Кушинова.

П. НЕПРЯХИН.

Фото В. РЫБНИКОВА.

НА СНИМКЕ: вологжанка Г. Кушинова.

П. НЕПРЯХИН.

Фото В. РЫБНИКОВА.

НА СНИМКЕ: вологжанка Г. Кушинова.

П. НЕПРЯХИН.

Фото В. РЫБНИКОВА.

НА СНИМКЕ: вологжанка Г. Кушинова.

П. НЕПРЯХИН.

Фото В. РЫБНИКОВА.

НА СНИМКЕ: вологжанка Г. Кушинова.

П. НЕПРЯХИН.

Фото В. РЫБНИКОВА.

НА СНИМКЕ: вологжанка Г. Кушинова.

П. НЕПРЯХИН.

Фото В. РЫБНИКОВА.

НА СНИМКЕ: вологжанка Г. Кушинова.

П. НЕПРЯХИН.

Фото В. РЫБНИКОВА.

НА СНИМКЕ: вологжанка Г. Кушинова.

П. НЕПРЯХИН.

Фото В. РЫБНИКОВА.

НА СНИМКЕ: вологжанка Г. Кушинова.

П. НЕПРЯХИН.

Фото В. РЫБНИКОВА.

НА СНИМКЕ: вологжанка Г. Кушинова.

П. НЕПРЯХИН.

Фото В. РЫБНИКОВА.

НА СНИМКЕ: вологжанка Г. Кушинова.

П. НЕПРЯХИН.

Фото В. РЫБНИКОВА.

НА СНИМКЕ: вологжанка Г. Кушинова.

П. НЕПРЯХИН.

Фото В. РЫБНИКОВА.

НА СНИМКЕ: вологжанка Г. Кушинова.

П. НЕПРЯХИН.

Фото В. РЫБНИКОВА.

НА СНИМКЕ: вологжанка Г. Кушинова.

П. НЕПРЯХИН.

Фото В. РЫБНИКОВА.

НА СНИМКЕ: вологжанка Г. Кушинова.

П. НЕПРЯХИН.

Фото В. РЫБНИКОВА.

НА СНИМКЕ: вологжанка Г. Кушинова.

П. НЕПРЯХИН.

Фото В. РЫБНИКОВА.

НА СНИМКЕ: вологжанка Г. Кушинова.

П. НЕПРЯХИН.

Фото В. РЫБНИКОВА.

НА СНИМКЕ: вологжанка Г. Кушинова.

П. НЕПРЯХИН.

Фото В. РЫБНИКОВА.

НА СНИМКЕ: вологжанка Г. Кушинова.

П. НЕПРЯХИН.

Фото В. РЫБНИКОВА.

НА СНИМКЕ: вологжанка Г. Кушинова.

П. НЕПРЯХИН.

Фото В. РЫБНИКОВА.

НА СНИМКЕ: вологжанка Г. Кушинова.

П. НЕПРЯХИН.

Фото В. РЫБНИКОВА.

НА СНИМКЕ: вологжанка Г. Кушинова.

П. НЕПРЯХИН.

Фото В. РЫБНИКОВА.

НА СНИМКЕ: вологжанка Г. Кушинова.

П. НЕПРЯХИН.

Фото В. РЫБНИКОВА.

НА СНИМКЕ: вологжанка Г. Кушинова.

П. НЕПРЯХИН.

Фото В. РЫБНИКОВА.

НА СНИМК